SKRZYDLATA POLSKA

NR 25 (937) ● 22. VI. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2

Piękne buziaki stewardess LOTU, to już reguła, podkreślana zgodnie przez pasażerów, latających naszymi samolotami. Proszę popatrzeć, prawda?

Foto: ERAZM CIOŁEK

ROK ZAŁOŻENIA: 1930



TYGODNIK LOTNICZY
I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 4922 P-4

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY



WYSTAWA – PROPOZYCJA

W końcu maja br. gościła w Warszawie wystawa wyrobów przemysłu radzieckiego z dziedziny modelarstwa lotniczego, okrętowego i samochodowego, radioelektroniki amatorskiej, zabawek naukowych i politechnicznych, narzędzi i obrabiarek modelarskich, a także — sprzętu wędkarskiego i myśliwskiego. Nosiła ona w części nas interesującej tytuł: „Artykuły politechniczne w ZSRR".

Wystawa ta miała charakter propozycji eksportowej i spotkała się z wielkim zainteresowaniem ze strony naszych przedstawicieli handlu, modelarstwa i oświaty. Wśród zwiedzających byli ministrowie, przedstawiciele różnych central handlowych oraz placówek dyplomatycznych.

Korzystając z uprzejmego zaproszenia zwiedziliśmy wystawę, oprowadzani przez jej dyrektora inż. **Rafaela Ioanesjana** z moskiewskiego „Nowoeksportu" (dodajmy — słynnego modelarza radzieckiego z okresu przedwojennego) oraz Mistrza Sportu ZSRR, znanego dziś modelarza lotniczego, **Jurija Markiewicza** z Wszechzwiązkowego Instytutu Naukowo-Badawczego Zabawek w Moskwie. Z nimi też przeprowadziliśmy interesującą rozmowę.

Co przemysł radziecki oferuje polskim modelarzom i radioamatorom?

Przede wszystkim — silniki modelarskie różnych typów, samozapłonowe oraz z zapłonem żarowym, o pojemnościach skokowych cylindra od 1,5 do 5 cm³. Są wśród nich silniki seryjne oraz przeznaczone dla modelarzy wyczynowych. Nowością są zespoły napędowe dla modeli samochodowych zawierające silnik 2,5 cm³ oraz blok przekładniowy z kołami. Oferujemy również kompletne zestawy konstrukcyjne do budowy modeli samochodów wyścigowych na uwięzi, wykonane ze stopów lekkich.

Dla modelarzy lotniczych mamy cały szereg zestawów konstrukcyjnych szkolnych modeli szybowców i z napędem gumowym, wykonanych ze sklejki, drewna oraz styropianu. W zestawach znajduje się komplet materiałów: kleje, papier pokryciowy, guma napędowa (nici gumowe o przekroju okrągłym) i plany.

Interesujące są zestawy do budowy modeli zawodniczych z napędem silnikowym: do lotu swobodnego oraz do wyścigu na uwięzi. Ten ostatni został opracowany przez mistrza świata w tej kategorii modeli inż. Borysa Szkurskiego.

Dla modelarzy okrętowych przeznaczone są liczne zestawy konstrukcyjne wykonane z drewna i tworzyw sztucznych. Obejmują one modele żaglowe, redukcyjne modele statków i okrętów oraz modele okrętów historycznych.

Szczególna uwaga została zwrócona na radioelektronikę. Oferujemy szereg zestawów miniaturowych odbiorników tranzystorowych do samodzielnego montażu, zestaw uniwersalny do doświadczeń i szkolenia, różne elementy i podzespoły, mikrosilniki elektryczne oraz przyrządy pomiarowe.

Poza tym pokazujemy różne zabawki politechniczne i naukowe, wśród nich samobieżne wyrzutnie rakietowe, gotowe i w zestawach części do samodzielnego montażu.

Pracownie modelarskie mogą zainteresować wystawione narzędzia, a zwłaszcza mała, uniwersalna (z wymiennym oprzyrządowaniem i z własnym napędem) obrabiarka wiórowa do prac precyzyjnych i także wiertarka stołowa.

Pokazane eksponaty są rzeczywiście interesujące, ale na wystawie nie widzimy aparatur do zdalnego kierowania?

Do produkcji nowoczesnych aparatur do zdalnego kierowania modeli zamierzamy przystąpić w niedługim czasie. Będą to aparatury tak dla początkujących radiomodelarzy jak dla radiomodelarzy wyczynowych. Przypuszczamy, że aparatury te zainteresują także polskich modelarzy.

Na pewno zainteresują. Po ostatnich uproszczeniach przepisów, dotyczących udzielania zezwoleń na radiomodelarskie urządzenia nadawcze w naszym kraju, należy oczekiwać szybkiego wzrostu liczby radiomodelarzy. A co za tym idzie — zapotrzebowania na dobry i nowoczesny sprzęt.

Jaka aparatura kierująca jest nam potrzebna? Przede wszystkim całkowicie tranzystorowa. Jedna — dla początkujących — z proporcjonalną obsługą steru kierunku i z możliwością skokowej regulacji obrotów silnika napędowego. Mechanizm wykonawczy może być magnetoelektryczny lub prosty serwomechanizm. Druga — dla zaawansowanych — z proporcjonalną, niezależną i jednoczesną obsługą 2+1 lub 3+1 sterów i organów w modelu. Ta aparatura powinna pracować w systemie liczącym, z serwomechanizmami, ewentualnie z przewidzianą możliwością późniejszej rozbudowy do niezależnej i proporcjonalnej obsługi 5 sterów i innych organów w modelu. Zasięg działania 500 m w zupełności wystarczy. Taka jest nasza opinia w tej sprawie, ale inni mogą mieć na ten temat różne zdanie.

Następnie bierzemy udział w pokazie rozruchu i pracy różnych silników modelarskich. Wszystko przebiegało bardzo sprawnie w rękach Jurija Markiewicza. Szczególnie podobał się nam silnik „Rytm".

Dziękując radzieckim gospodarzom wystawy za miłą rozmowę i pokaz zwróciliśmy się do przedstawicieli Centralnej Składnicy Harcerskiej z zapytaniem: czy i kiedy pokazane artykuły modelarskie i politechniczne ZSRR ukażą się na naszym rynku? Otrzymaliśmy odpowiedź, że zamówiono niemal wszystkie oferowane artykuły, w tym kilka tysięcy silników modelarskich różnych typów. Tak więc przyszły rok zapowiada się pomyślnie. Zakupione artykuły będą nie tylko urozmaiceniem dość ubogiego dotąd krajowego rynku modelarskiego i politechnicznego, ale i cennym źródłem zaopatrzenia dla modelarzy wyczynowych. Na podkreślenie zasługuje miła atmosfera, w jakiej toczyły się pertraktacje handlowe, nacechowana wzajemną życzliwością i zrozumieniem potrzeb. Dzięki temu otrzymamy znacznie więcej najpotrzebniejszych nam obecnie silników modelarskich, niż to początkowo oferowała strona radziecka.

Była to wystawa — dobra, ciekawa, potrzebna i na czasie.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Zdjęcie: B. Koszewski

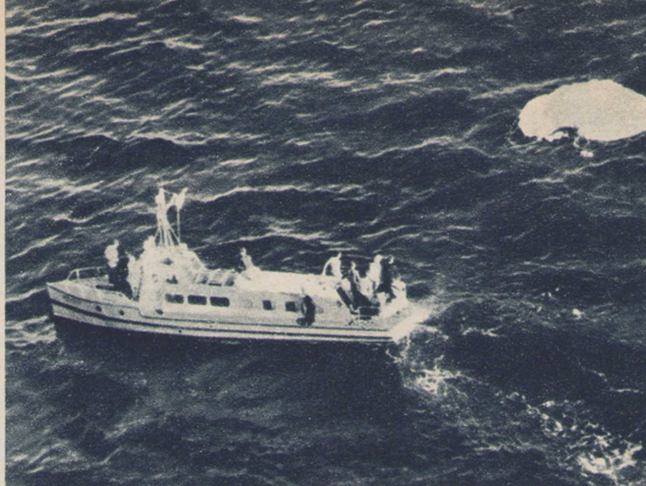




WIZYTA WE FRANCJI
GEN DYW. PIL. JANA RACZKOWSKIEGO

Przebywając we Francji na zaproszenie miejscowych władz z okazji 28 Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Kosmonautycznego gen. dyw. pil. Jan Raczkowski zwiedził w Bordeaux zakłady lotnicze Dassault'a.

W czasie swego pobytu generał złożył kurtuazyjną wizytę szefowi sztabu francuskich sił powietrznych gen. armii F. Maurin oraz wziął udział w przyjęciu, wydanym przez ministra sił zbrojnych, Messmera.



POLSKA Z LOTU PTAKA

W dniach od 21 do 29 czerwca odbywają się tradycyjne w naszym kraju Dni Morza. Wśród imprez uświetniających obchody znajdują się również pokazy skoków spadochronowych do morza. Na zdjęciu: Wyławianie skoczka z fal Bałtyku, po skoku.
Foto: A. Ziemiński

Telefonem z Leszna

POCZĄTEK XIV SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI POD ZNAKIEM DOBREJ ORGANIZACJI I POGODY

W dniu 8 czerwca br. na lotnisku Strzyżewice rozpoczęły się XIV Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Bezpośrednio po uroczystości otwarcia odbyła się pierwsza konkurencja. Był to przelot prędkościowy na trasie Leszno — Ostrów Wlkp. — Leszno, długości 184 km. Wyniki: 1. **A. Schabowski** — 1 000 pkt, 2. **R. Jarzębski** — 912 pkt. 3. **A. Bzyl** — 901 pkt.

9 czerwca rozegrano drugą konkurencję — prędkościowy przelot po trasie trójkąta Leszno — Wrocław — Ostrów Wlkp. — Leszno — 267 km: 1. **H. Muszczyński** — 1 000 pkt, 2. **R. Jakób** — 986 pkt, 3. **W. Mozdyniewicz** — 942 pkt.

10 czerwca rozegrano trzecią konkurencję — prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Zielona Góra — Leszno — 156 km: 1. **J. Popiel** — 1 000 pkt, 2. **J. Ziobro** — 967 pkt, 3. **L. Krzywonos** — 912 pkt.

11 czerwca rozegrano czwartą kolejną konkurencję — trójkąt Leszno — Zielona Góra — Lubin — Leszno — 207 km: 1. **H. Muszczyński** — 3 h 3 min, 2. **A. Witek** — 3 h 12 min, 3. **W. Mozdyniewicz** — 3 h 15 min.

Wyniki po czterech konkurencjach: 1. **J. Popiel** (Wrocław) — 3 473 pkt, 2. **R. Jakób** (Poznań) — 3 461 pkt, 3. **A. Kmiotek** (Warszawa) — 3 391 pkt (jedyny startujący na „Zefirze-2"), 4. **M. Królikowski** (Warszawa) — 3 277 pkt, 5. **F. Kępka** (Bielsko-Biała) — 3 275 pkt, 6. **J. Ziobro** (Krosno) — 3 208 pkt, 7. **E. Sosnowski** (Toruń) — 3 204 pkt, 8. **A. Witek** (Kielce) — 3 048 pkt, 9. **A. Schabowski** (Rzeszów) — 3 025 pkt, 10. **K. Gorzkiewicz** (Gdańsk) — 2 926 pkt.

W piątym dniu mistrzostw rozgrywana była piąta konkurencja — trójkąt 300 km.

Wszystkie konkurencje odbywały się w trudnych warunkach atmosferycznych, ale kierownictwo mistrzostw idealnie dopasowało zadania dnia do pogody. Swiadczy o tym liczba zawodników, którzy zameldowali się na mecie. W I konkurencji — 28, w II — 25, w III — 16, w IV — 28. W mistrzostwach uczestniczy 34 pilotów, w tym dwóch z NRD. Zawodnicy są bardzo zadowoleni, ponieważ w nowym budynku Centrum są bardzo dobre warunki bytowe. Konkurencje ciekawe.

J. Pomianowski

DELEGACJA PZPR W GOŚCINIE U KOSMONAUTÓW RADZIECKICH

CZŁONKOWIE delegacji PZPR na międzynarodową naradę partii komunistycznych i robotniczych w Moskwie byli w dniu 8 czerwca gośćmi radzieckich kosmonautów w Gwiezdnym Miasteczku. Kosmonauci, inżynierowie i uczeni powitali oklaskami I sekretarza PZPR Wł. Gomułkę, członków Biura Politycznego: sekretarza KC Z. Kliszkę, I sekretarza KW w Gdańsku, St. Kociołka oraz sekretarza KC A. Starewicza.

Kierownik kosmonautów gen. N. Kamanin przedstawił gościom kosmonautów: Nikołajewą-Tierieszkową, Bieriegowoja, Titowa, Nikołajewa, Bieljajewa, Leonowa i Chrunowa, a następnie rozpoczęło się zwiedzanie Gwiezdnego Miasteczka, jego laboratoriów oraz pawilonów i gabinetów naukowych.

Z zainteresowaniem obejrzeli goście dział treningowy. O statkach typu „Sojuz" opowiadali Bieriegowoj i Chrunow. Gości interesowało wiele zagadnień związanych z budową statków kosmicznych i przygotowaniami kosmonautów. Wysłuchali oni opowiadania Nikołajewa o metodzie łączenia statków i Bieliajewa o wychowaniu fizycznym i przygotowaniach kosmonautów do lotów.

Delegacja była podejmowana obiadem, w którym uczestniczyli wszyscy obecni w miasteczku kosmonauci, ich dowódcy i kierownicy. W czasie obiadu marszałek Jakubowski, Władysław Gomułka oraz kosmonauci wznosili toasty, utrzymane w bardzo serdecznym tonie, na cześć kosmonautów, polskiej delegacji i przyjaźni radziecko-polskiej. Walentyna Tierieszkowa poczęstowała gości „kosmicznym posiłkiem", jaki kosmonauci spożywali podczas lotów.

Minutą milczenia uczciła delegacja pamięć pierwszego kosmonauty Jurija Gagarina. W jego gabinecie roboczym goście wysłuchali słów kosmonauty nagranych na taśmie magnetofonowej 12 kwietnia 1961 roku, na kilka godzin przed pierwszym startem w Kosmos.

Przewodniczący delegacji, Wł. Gomułka, podziękował wszystkim za serdeczne przyjęcie. Oświadczył on, że osiągnięcia Związku Radzieckiego w dziedzinie badania przestrzeni kosmicznej wzbogacają naukę całego obozu socjalistycznego i stanowią wkład do postępu ludzkości.

W Księdze Honorowej członkowie delegacji napisali: „Nowych wybitnych sukcesów dzisiejszym i przyszłym kosmonautom życzy delegacja Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej".

Delegacji PZPR towarzyszyli: członek KC KPZR, wicepremier W. Kirilin, członek KC KPZR, Marszałek I. Jakubowski oraz pierwszy zastępca Szefa Zarządu Politycznego Armii i Marynarki Radzieckiej, gen. płk Paweł Jefimow.

Walentyna Tierieszkowa-Nikołajewa obchodziła w dniu 8 czerwca podwójną uroczystość: uzyskania dyplomu inżyniera Akademii Wojsk Lotniczych oraz piątą rocznicę urodzin córeczki. Z tej okazji członkowie polskiej delegacji zostali zaproszeni do prywatnego mieszkania pary kosmonautów.

POKAZ FILMÓW „DEUTSCHE LUFTHANSA"

W dniu 4 czerwca, w sali recepcyjnej warszawskiego przedstawicielstwa linii „Deutsche Lufthansa", odbył się pokaz filmów o tematyce frachtu lotniczego. Zaproszonym gościom wyświetlono trzy interesujące, barwne filmy, pokazujące: przebieg szkolenia personelu „Lufthansy" oraz wyposażenie bazy szkoleniowej we Frankfurcie nad Menem, drogę jaką odbywają towary przesyłane odrzutowymi samolotami transportowymi z Europy do Ameryki (przy okazji: metody załadunku, organizacja spedycji) oraz turystyczny film reklamujący podróże samolotami „Deutsche Lufthansa".

Towarzystwo „Deutsche Lufthansa" posiada największą w Europie zachodniej flotyllę samolotów przeznaczonych do przewozu frachtu (14 odrzutowców Boeing-707c i Boeing-727c) i obejmuje siecią swych połączeń 80 miast na świecie, zaś port lotniczy we Frankfurcie n/M stał się jednym z największych w Europie centrów przewozu towarów. (z)

SUKCES WROCŁAWIAN W II LIDZE



W Lisich Kątach odbyły się IV Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka. Jak wiadomo, zawody te rozgrywane są w randze II ligi szybowcowej. Na starcie zawodów, rozegranych w dniach 22 maja — 5 czerwca br., stanęła rekordowa ilość 37 pilotów z 18 aeroklubów. Latano, tradycyjnie już w tych zawodach, na szybowcach typu „Mucha Standard".

Pomimo nie najlepszej pogody rozegrano pięć konkurencji: I — trójkąt 227 km; II — trójkąt 200 km (nie ukończony); III — docel-powrót 128 km; IV — trójkąt 101 km; V — trójkąt 109 km. Czołowe miejsca w poszczególnych konkurencjach zajęli:

Konkurencja I

1. Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa) — 60,89 km/h — 1 000 pkt; 2. Maria Popiołek (Kraków) — 56,36 km/h — 853 pkt; 3. Adam Sosnowski (Białystok) — 55,36 km/h — 821 pkt.

Konkurencję ukończyło 29 pilotów.

Konkurencja II

1—2. Tadeusz Dunowski (Warszawa) i Janusz Wasilewski (Wrocław) — po 141 km i po 1 000 pkt; 3. Jan Sójka (Ostrów) — 134 km — 946 pkt.

Konkurencja III

1. Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa) — 66,88 km/h — 1 000 pkt; 2. Wiktor Sznurowski (Warszawa) — 66,68 km/h — 997 pkt; 3. Wojciech Knyż (Warszawa) — 60,15 km/h — 915 pkt.

Konkurencję ukończyło 13 pilotów.

Konkurencja IV

1. Edward Przybylski (Ostrów) — 111,53 km/h — 1 000 pkt; 2. Jan Sójka (Ostrów) — 108,86 km/h — 976 pkt; 3. Janusz Wasilewski (Wrocław) — 102,71 km/h — 932 pkt.

Konkurencję ukończyło 17 pilotów.

Konkurencja V

1. Marian Łuszpiński (Wrocław) — 52,32 km/h — 1 000 pkt; 2. Włodzimierz Przybyła (Olsztyn) — 49,86 km/h — 937 pkt; 3. Wiktor Sznurowski (Warszawa) — 39,16 km/h — 667 pkt.

Konkurencję ukończyło 20 pilotów.

W klasyfikacji ostatecznej IV Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka dziesięć pierwszych miejsc, premiowanych startem w przyszłorocznych szybowcowych mistrzostwach Polski, podzielili między sobą następujący piloci:

1. Janusz Wasilewski (Wrocław) — 4 010 pkt; 2. Marian Łuszpiński (Wrocław) — 3 933 pkt; 3. Janusz Gogała (Wrocław) — 3 602 pkt; 4. Wiktor Sznurowski (Warszawa) — 3 578 pkt; 5. Marek Pawluk (Warszawa) — 3 551 pkt; 6. Tadeusz Mikołajczyk (Włocławek) — 3 477 pkt; 7. Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa) — 3 476 pkt; 8. Maria Popiołek (Kraków) — 3 464 pkt; 9. Ryszard Pałczyński (Grudziądz) — 3 322 pkt; 10. Eugeniusz Fuchs (Świdnik) — 3 291 pkt.

W uroczystym zakończeniu zawodów wzięli udział przedstawiciele Aeroklubu PRL, władz Grudziądza, miejscowych zakładów pracy oraz rodzina Szczepana Grzeszczyka, którego imię przybrały w bieżącym roku lisiokąckie zawody.

Obszerniej o IV KZS napiszemy w następnym numerze.

(kh)

Na zdjęciu: Janusz Wasilewski, zwycięzca IV Krajowych Zawodów Szybowcowych. Foto: J. Michalski

SPORTOWCY SPOD ZNAKU IKARA

AIR FRANCE • PLL „LOT"

W Warszawie rozegrano w dniach 24 i 25 maja pierwsze mecze sportowców reprezentujących linie lotnicze: Air France i PLL LOT. Z Paryża przybyła ekipa licząca 34 osoby, by bronić barw francuskich w trzech dyscyplinach: siatkówce, koszykówce i piłce nożnej. Drużyny, jak niosła fama, dobrze przygotowane, otrzaskane w wielu bojach międzynarodowych, opromienione efektownymi zwycięstwami! Publiczność dopisała, sporo dziennikarzy, nawet telewizja. Na boisku w hali „Polonii" w serdecznych słowach powitał gości w imieniu dyrekcji LOT-u Kazimierz Wierzbicki, a następnie głos zabrał kierownik ekipy Air France — A. Descazeaux.

Tradycyjna wymiana proporczyków i rozpoczynają mecz siatkarze. Po pierwszych minutach gry prowadzą Francuzi. W drużynie LOT-u widać wyraźnie zdenerwowanie. Pierwszy set kończy się wynikiem 15:11 dla Air France i nie wróży raczej sukcesu naszym zawodnikom. W drugim zacięty bój, punkty dzielone są dość równo i w którymś momencie zdecydowaną przewagę zdobywają Polacy. Set dla LOT-u 11:15! Drużyna nasza, wyraźnie zdopingowana tym sukcesem, gra teraz jak z nut i dwa następne sety są już zwykłą formalnością — 6:15 i 5:15! W sumie pierwsze i efektowne zwycięstwo 3:1.

Z koszykarzami było podobnie. Pierwsze kosze i sposób ich zdobycia sugerowały, że to raczej zawodnicy z Paryża okażą się lepsi. Ale i tu miła niespodzianka. Do przerwy wynik jest już korzystny dla LOT-u (30:26), by pod koniec przybrać efektowny rezultat: 73:46.

Rozegrany w niedzielę przy pięknej pogodzie mecz piłki nożnej miał dość nieoczekiwany przebieg. Francuzi prowadzili już bowiem 2:0 i zanosiło się raczej na więcej. Ale i tutaj zawodnicy LOT-u potrafili się zmobilizować, odrobili stratę, by ostatecznie wygrać zasłużenie w stosunku 3:2.

Zwycięstwa polskie oczywiście cieszą. Podobnie jak świadomość, że francuskim gościom wizyta w Polsce wyraźnie przypadła do gustu. Mimo porażek, odlatywali z Warszawy w doskonałych humorach, podkreślając nie tylko naszą gościnność, ale i piękno naszej stolicy i Krakowa. Wielu z nich pragnie przyjechać do nas ponownie już jako turyści.

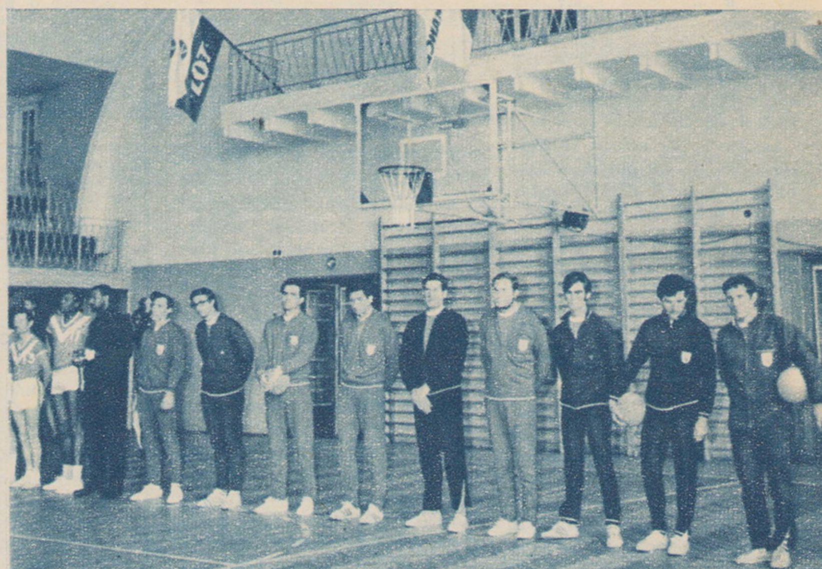
(jp)



Ekipa sportowców „Air France" przyleciała do Warszawy samolotem PLL LOT.



Przemówienie powitalne wygłasza dyr. K. Wierzbicki. Pierwszy z lewej — kierownik ekipy francuskiej A. Descazeaux.



Siatkarze i koszykarze „Air France". Trzeci od lewej — kapitan koszykarzy J. Saman.

Wspólne zdjęcie piłkarzy na boisku RKS „Okęcie".



Zdjęcia: MARIAN KOBRZYŃSKI

Kapitanowie piłkarzy (z LOT-u — A. Bartosiewicz) wymieniają proporczyki.





Stoisko Wydawnictw Komunikacji i Łączności na Targach Książki w Pałacu Kultury i Nauki cieszyło się dużym zainteresowaniem zwiedzających.



Wśród czasopism WKiŁ znalazły się również egzemplarze naszego tygodnika lotniczego i astronautycznego — „SKRZYDLATA POLSKA".



Fragment stoiska z książkami w języku angielskim. Między innymi widzimy pozycje z dziedziny szybownictwa, rozwoju konstrukcji lotniczych i transportu lotniczego.

TARGI KSIĄŻKI

W dniach od 18 do 25 maja br. odbywały się w Warszawie XIV z kolei Międzynarodowe Targi Książki. W Pałacu Kultury i Nauki kilkadziesiąt tysięcy osób obejrzało 60 000 książek, które prezentowało 2200 wydawców z 26 krajów. Wśród 269 stoisk targowych znajdowało się również stoisko Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Stoisko to, oznaczone numerem 60, znajdowało się w sektorze B.

Wydawnictwa nasze zaprezentowały na targach wiele ciekawych książek, cieszących się dużym zainteresowaniem wydawców zagranicznych. Między książkami technicznymi WKiŁ z dziedziny elektroniki, radiotechniki, telewizji i telekomunikacji, transportu samochodowego, kolejowego, drogownictwa, ekonomiki i organizacji transportu oraz łączności znajdowały się również książki o tematyce lotniczej. Wystawiono między innymi: „Techniczny poradnik lotniczy", „Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej", „Lotnictwo gospodarcze", „Przegląd i naprawa sprzętu lotniczego", „Poradnik pilota szybowcowego", „Miniaturowe silniki spalinowe", „Zdalne kierowanie modeli" jak również „Miniaturowe lotnictwo".

Ciekawie przedstawiał się cykl wydawniczy dotyczący szkolenia szybowcowego. Estetycznie wydane tomiki z różnych dziedzin szybownictwa budziły zrozumiałe zainteresowanie zwiedzających.

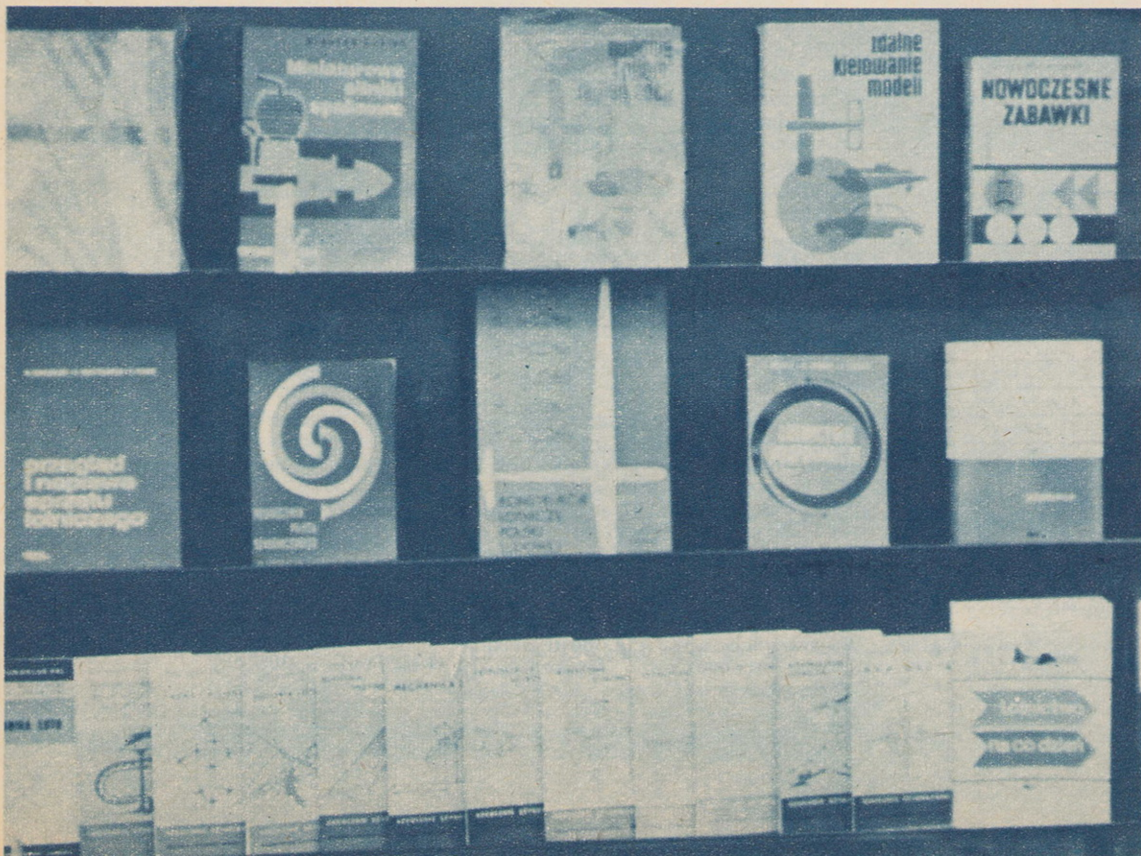
Oczywiście poza książkami o tematyce lotniczej w stoisku naszego wydawnictwa wystawiono kilkanaście egzemplarzy „Skrzydlatej", obok innych czasopism WKiŁ.

Oprócz książek lotniczych WKiŁ także i inne wydawnictwa krajowe zaprezentowały pozycje lotnicze, ale tutaj trzeba podkreślić z żalem — bardzo skromnie. Jeśli chodzi o wydawnictwa zagraniczne, to wiele interesujących książek naukowo-technicznych z zakresu lotnictwa i astronautyki można było obejrzeć w stoiskach wydawnictw: radzieckich, francuskich, angielskich, amerykańskich i niemieckich. Niektóre z tych książek prezentujemy na zamieszczonych obok zdjęciach.

Targi Książki ściągnęły do Pałacu Kultury i Nauki wielu miłośników książek lotniczych, którzy mogli nie tylko obejrzeć, ale często zamówić interesujące ich pozycje. Często dlatego, ponieważ książki — szczególnie zachodnie — w porównaniu do naszych są bardzo drogie.

(m)





Powyżej: Fragment stoiska jednego z wydawnictw francuskich, na półkach którego znalazły się m. in. książki z astronautyki i lotnictwa.

Obok: Fragment stoiska Wydawnictw Komunikacji i Łączności z książkami o tematyce lotniczej.

Zdjęcia: B. Koszewski

ZAWODY SPADOCHRONIARZY WOJSKOWYCH

W dniach od 17 do 22 maja br., z udziałem czołowych skoczków spadochronowych, reprezentujących poszczególne okręgi wojskowe i rodzaje wojsk, przeprowadzone zostały zawody.

Do kilkudniowego maratonu powietrznego wystartowało kilkudziesięciu zawodników. Walczyli oni o cenne trofeum, jakim był puchar ufundowany przez wiceministra Obrony Narodowej, Głównego Inspektora Szkolenia — gen. dyw. Tadeusza Tuczapskiego, który sprawował honorowy patronat nad zawodami.

Regulamin zawodów przewidywał rozegranie dwóch obowiązkowych konkurencji — wieloboju spadochronowego i wieloboju desantowego. Zawodnicy uczestniczący w wieloboju spadochronowym musieli wykonać skok na celność lądowania do koła o średnicy 25 m, przy czym regulamin zezwalał na otwarcie spadochronu od 0—10 sekund oraz akrobację powietrzną rozpoczynającą się na wysokości 2 000 m.

W pierwszym dniu zawodów zadziane były dwie konkurencje — skok na celność lądowania oraz marszobieg na dystansie 5000 m, połączony ze strzelaniem do celu z pistoletu maszynowego na odległość 200 m i rzut granatem do rowu strzeleckiego z odległości 30 m.

W pierwszym dniu zawodów skoczkowie wykonali skoki indywidualne na celność lądowania z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — do 10 sekund.

Wspaniały sukces odniósł młody reprezentant Wojsk Lotniczych, szer. Stanisław Sidor, który wyprzedził rutynowanych zawodników, — sierż. Franciszka Szuberlę oraz wicemistrza świata — sierż. Edwarda Ligockiego, gromadząc na swym koncie 985 pkt. Podczas pierwszej kolejki skoków wylądował 25 cm od środka koła, w drugiej — w celu, w trzeciej 81 cm od środka krzyża, a w ostatniej kolejce o 44 cm od środka koła. Szer. Stanisław Sidor, mimo iż liczy dopiero 20 lat, jest już doświadczonym skoczkiem spadochronowym. Na swoim koncie ma ponad 800 skoków i tytuł mistrza Polski Juniorów z 1967 roku.

W drugim dniu zawodnicy wykonali po jednym skoku z wysokości 800 m — na celność lądowania — z opóźnionym otwarciem spadochronu do 5 sekund.

W samym środku koła, uzyskując po 250 punktów, wylądowali doświadczeni skoczkowie spadochronowi — sierż. Edward Ligocki, sierż. Jan Molik, sierż. Franciszek Szuberla, plut. Edward Burakowski i ppor. Henryk Zieliński.

Po dwóch konkurencjach okazało się, że walka o czołowe miejsca drużynowe rozegra się między zawodnikami 6 dywizji Powietrzno-Desantowej, tzw. „Czerwonych beretów" i Wyższej Oficerskiej Szkoły Wojsk Zmechanizowanych, którzy osiągnęli największą ilość punktów. Głównym pretendentem do zdobycia pierwszego miejsca w klasyfikacji indywidualnej był reprezentant Wojsk Lotniczych — szer. Stanisław Sidor, który uzyskał największą ilość punktów i wyprzedzał wicemistrza świata z 1968 roku — sierż. Edwarda Ligockiego i zwycięzcę Zawodów Spadochronowych Armii Zaprzyjaźnionych w 1968 roku — ppor. Władysława Koźmińskiego.



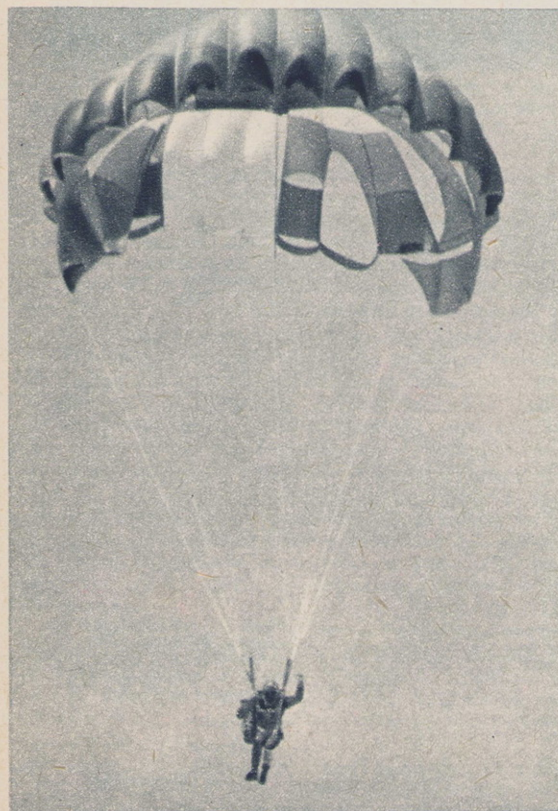
Aktualny spadochronowy mistrz Wojska Polskiego szer. Stanisław SIDOR z Wojsk Lotniczych, jeszcze nie tak dawno członek Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie.

W trójboju desantowym triumfowała drużyna ze Śląskiego Okręgu Wojskowego, a zwycięstwo indywidualne odniósł 26-letni instruktor spadochronowy — ppor. Henryk Zieliński. Drugie miejsce zajął mistrz Armii Zaprzyjaźnionych — ppor. Władysław Koźmiński, który dzięki doskonałemu wynikowi uzyskanemu w biegu, dobremu strzelaniu i celnemu rzutowi granatem uplasował się wysoko w klasyfikacji indywidualnej.

O ostatecznej klasyfikacji zespołowej i indywidualnej zadecydować miała ostatnia konkurencja zawodów, jaką były skoki z wysokości 2000 m, którą rozegrano mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych. W tej niezwykle trudnej i wymagającej żelaznych nerwów oraz doskonałego opanowania zawodniczego konkurencji klasą dla siebie byli skoczkowie „Czerwonych beretów", którzy zajęli trzy pierwsze miejsca w konkurencji indywidualnej, przyczyniając się walnie do zdobycia przez zawodników 6 DPD I miejsca w klasyfikacji drużynowej. II miejsce zajął Śląski Okręg Wojskowy, a III Wojska Obrony Powietrznej Kraju.

W ostatecznej punktacji wieloboju spadochronowego I miejsce i dyplom Inspektora Szkolenia MON zdobył szer. **Stanisław Sidor**, z Wojsk Lotniczych, II miejsce zajął sierż. **Edward Ligocki** — SOW, na III miejscu uplasował się sierż. **Franciszek Szuberla** — WOW.

W trójboju desantowym najlepsi byli skoczkowie Śląskiego Okręgu Wojskowego, a w wieloboju desantowym triumfowali reprezentanci Warszawskiego Okręgu Wojskowego, „Czerwone berety".



I tym razem spadochrony wyczynowe użytkowane przez naszych skoczków okazały się sprzętem dobrym, na którym można w celności lądowania uzyskać doskonałe wyniki sportowe.

Ostateczne wyniki po pierwszej i drugiej konkurencji w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej przedstawiają się następująco:

Indywidualnie:

1. szer. Stanisław Sidor — WL — 1 483 pkt.
2. sierż. Edward Ligocki — SOW — 1 477,3 pkt.
3. sierż. Franciszek Szuberla — WOW — 1 458,8 pkt.
4. st. szer. Wiesław Szelc — WOW — 1 434 pkt.
5. plut. Wacław Gugniewicz — WOPK — 1 432,6 pkt.
6. ppor. Jan Cierniak — WOW — 1 416,2 pkt.

Zespołowo:

1. WOW — 5737 pkt.
2. SOW — 5610,4 pkt.
3. WOPK — 5254,8 pkt.
4. Wojska Lotnicze — 5187,2 pkt.

WIELOBÓJ DESANTOWY

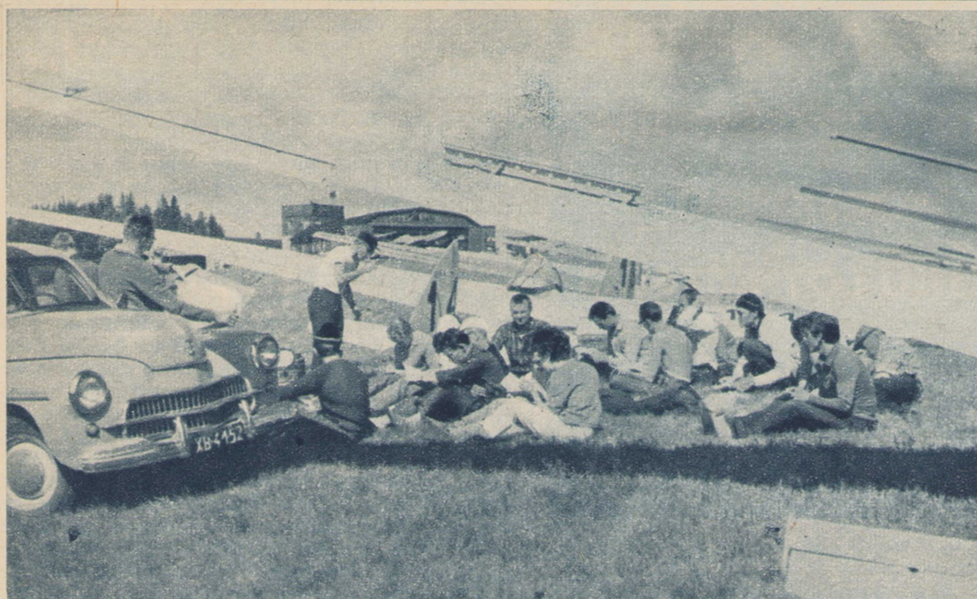
Indywidualnie:

1. ppor. Henryk Zieliński — SOW — 8,5 pkt.
2. ppor. Władysław Koźmiński — SOW — 18 pkt.
3. st. kpr. Krystian Kaik — WOW — 30 pkt.
4. ppor. Jacek Szrek — SOW — 31,5 pkt.
5. ppor. Stanisław Kuźniar — SOW — 37 pkt.
6. st. kpr. Czesław Urbański — WOW — 38,5 pkt.

Zespołowo:

1. SOW — 134 pkt.
2. WOW — 199,5 pkt.
3. Wojska Lotnicze — 280 pkt.
4. WOPK — 303 pkt.

(S.J.)



ZAPRASZAMY DO JEŻOWA

JAK co roku od lat dziewięciu, zapraszamy szybowników do Jeżowa na Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski". Zawody, organizowane przez Aeroklub Jeleniogórski i naszą redakcję, odbędą się w dniach 22 lipca — 4 sierpnia br. W zawodach startować mogą piloci posiadający co najmniej drugą klasę wyszkolenia i tygodniowy trening w lataniu w terenie górskim. Warunkiem zakwalifikowania się do zawodów w Jeżowie jest ponadto zdobycie w bieżącym roku 3 000 pkt w memoriale R. Bitnera i przesłanie do redakcji „Skrzydlatej" — **Warszawa 1, ul. Widok 8** — zgłoszenia potwierdzonego przez kierownika lub szefa wyszkolenia danego aeroklubu. Przy kwalifikowaniu do zawodów przestrzegana jest zasada, iż z jednego aeroklubu, nie licząc Aeroklubu Jeleniogórskiego jako gospodarza zawodów, startować może najwyżej trzech pilotów. O zakwalifikowaniu do zawodów decyduje kolejność zgłoszeń. Przypominamy też, że w zawodach nie mogą startować tylko ci piloci, którzy w bieżącym roku brali udział w mistrzostwach Polski lub zawodach II ligi.

Zawodnicy startować będą na szybowcach dostarczonych przez organizatora zawodów.

A oto pierwsza lista pilotów zgłoszonych do IX Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski": **Jan Pisarkiewicz (Łódź), Franciszek Rągankiewicz (Wrocław), Stanisław Witek (Wrocław), Stanisław Błasiak (Wrocław), Marek Małolepszy (Częstochowa), Andrzej Tajchman (Częstochowa), Alfred Domke (Łódź), Zbigniew Noszczyk (Lublin).**

Czekamy na następne zgłoszenia.

(kh)

Na zdjęciu wyżej: Na szczycie Jeżowa podczas rozgrywania Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski". Zdjęcie: Henryk Kucharski



NOWY SĄCZ

Dla uczczenia XXV-lecia PRL pracownicy oraz piloci społeczni Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu podjęli wiele cennych zobowiązań, takich jak uporządkowanie terenu wokół zabudowy aeroklubu, wysadzenie 4 000 sztuk krzewów, wykonanie kwietników, odnowienie ławek, masztów i stojaków na flagi, wykonanie dwóch nowych stojaków na flagi i kwietników na ściany do świetlicy.

Zobowiązano się też do wykonania dwóch domków campingowych oraz przystosowania do warunków mieszkalnych skasowanego samochodu „San", co ma zastąpić brak internatu dla pilotów.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa przeciwpożarowego, BHP i BiHL postanowiono: wyżwirować teren benzynowni, wykonać podest i daszek na benzynę przemysłową w benzynowni, parking dla samochodów (i obsadzić go krzewami żywopłotowymi) oraz palarnię przy hangarze dla personelu technicznego, a także wykonać ograniczniki członkowych, naprawić zniszczone tablice ostrzegawcze wokół lotniska.

W celu zmniejszenia kosztów rozbudowy lotniska zobowiązano się ponadto: wykonać pełną dokumentację przybudówki do hangaru oraz ogrodzenia lotniska, roboty ziemne i wiele innych.

Zobowiązanie częściowo wykonano, pozostałe są w realizacji.

Zygmunt Zając

KIELCE

Odpowiadając na apel Aeroklubu Kieleckiego, młodzież z Liceum Ogólnokształcącego w Łopusznie zrzeszona w kole lotniczym zobowiązała się wykonać następujące czyny społeczne dla uczczenia 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego: budowa i remont strzelnicy — 4 000 roboczogodzin; naprawa toru przeszkód na stadionie — 200 roboczogodzin; uporządkowanie obejścia wokół obiektu szkolnego — 100 roboczogodzin. Wartość podjętych czynów wynosi 4 000 zł.

★

Młodzież koła lotniczego przy Komendzie Hufca ZHP w Starachowicach przepracowała 30 godzin przy porządkowaniu terenu wokół budynku Komendy Hufca i zorganizowała dwa pokazy modeli latających dla młodzieży szkolnej.

(mad.)

STANISŁAW PORZYCH



W dniu 18 maja 1969 roku zginął śmiercią tragiczną wiceprezes Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, Stanisław Porzych. Był pilotem samolotowym I klasy, instruktorem oraz szybownikiem ze złotą odznaką z dwoma diamentami. Miał 53 lata.

W 1939 roku, jako podporucznik, latał w 4 pułku lotniczym. Z chwilą wybuchu wojny wziął udział w walkach o Warszawę. Po jej upadku wrócił do Bydgoszczy, gdzie został aresztowany przez gestapo i wywieziony do Niemiec. Stamtąd uciekł do kraju i działał w podziemiu, w okolicach Krakowa. Od 1944 r. walczył jako lotnik w jednostkach szturmowych. Przeszedł szlak bojowy Wojska Polskiego do Berlina. Za zasługi bojowe odznaczony został Krzyżem Walecznych, Medalem za Odrę, Nysę i Bałtyk, Odznaką Grunwaldzką, Medalem Zwycięstwa i Wolności, Medalem za udział w walce o Berlin oraz licznymi wojennymi odznaczeniami radzieckimi. Za pracę w lotnictwie sportowym otrzymał Brązowy i Srebrny Krzyż Zasługi, Medal za Zasługi dla Obronności Kraju, Odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Pośmiertnie odznaczony został przez Radę Państwa Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

W klubie toruńskim pracował 10 lat na stanowisku wiceprezesa. Był wychowawcą kilkunastu roczników młodych pilotów.

Odszedł od nas na zawsze w pełni sił i energii, nieodżałowany kolega i przełożony.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI

Szybowce i samoloty starzeją się

PODCZAS niedawno zakończonych w Lisich Kątach IV Krajowych Zawodów Szybowcowych miał miejsce symptomatyczny przypadek. Otóż jeden z pilotów, po wylądowaniu na „Musze Standard" w terenie przygodnym, stwierdził brak reakcji steru wysokości na wychylenia drążka. Okazało się, że całe usterzenie wysokości po prostu przestało się trzymać kadłuba. Bezpośrednią przyczyną tego szczęśliwie zakończonego lądowania było zużycie, na skutek zmęczenia materiałowego i starości, drewnianych elementów nośnych tej części kadłuba i samego usterzenia.

Co by było, gdyby pilot doleciał do mety z nadmiarem wysokości i, jak to jest praktykowane na zawodach, zameldował się nisko nad taśmą na dużej prędkości i następnie wyrwał szybowiec? Lepiej nie myśleć.

Nie wnikając w szczegóły zaistniałego przypadku, chciałbym jednak zasygnalizować problem: sprzęt latający starzeje się. Nie jest to oczywiście żadne „odkrywanie Ameryki", niemniej warto uświadomić sobie, jak bardzo, w większości, leciwe są szybowce i samoloty eksploatowane przez Aeroklub PRL.

„Jaskółki", „Muchy 100", „Muchy Standard", „Czaple", znaczna część „Bocianów", nie mówiąc już o ostatnich „Jastrzębiach", mają w swej większości po około dziesięć, a często piętnaście i więcej lat eksploatacji. Na dobrą sprawę tylko „Foki" i nowsze „Bociany" są sprzętem, na którym budować można jakieś nadzieje.

„Muchy Standard", które są podstawowym sprzętem treningowym, nie mogą doczekać się swych następców, jakimi mają być „Piraty". Bardzo powoli następuje przywracanie aeroklubom „Kobuzów", następców „Jastrzębi". Tysiące lądowań i startów wykonuje wciąż niezastąpiona w szkoleniu podstawowym „Czapla", dla której jednak wciąż nie widać zmiany.

Jeszcze gorzej przedstawia się sytuacja, gdy idzie o samoloty. Tu trudno znaleźć egzemplarz, poza „Gawronami" i „Wilgami", który miałby mniej niż piętnaście lat. Wiele natomiast jest znacznie starszych. Zapadła już wprawdzie decyzja o sukcesywnym wycofywaniu z eksploatacji CSS-ów i „Junaków". W praktyce jednak niełatwo wycofać samolot, skoro nie ma na jego miejsce nowego. „Jaki-18", choć wciąż niezawodne, dożywają jednak kresu swych dni. Od roku nie latają, będące na stanie Aeroklubu PRL, stare Zliny-26 i ich nasze, rodzime modyfikacje. Zakaz eksploatacji tych wysłużonych samolotów wydano, jak wiadomo, po tragicznej śmierci członka kadry akrobatów Antoniego Kozłowskiego.

Sprzętem, na który mogą liczyć piloci samolotowi, są więc tylko „Gawrony" i „Wilgi". Tych ostatnich jest w aeroklubach zaledwie kilka, bowiem zapowiadane od lat większe dostawy jak dotąd nie doczekały się realizacji. Samoloty te, choć odznaczają się wieloma zaletami, spełniać jednak mogą tylko niektóre z zadań aeroklubowych. Są to głównie zadania usługowe dla sekcji szybowcowych i spadochronowych.

Tak więc sytuacja ze sprzętem latającym w naszym lotnictwie sportowym nie jest najlepsza. Nie znaczy to oczywiście, że jest beznadziejna. Latamy przecież niemało i osiągamy przy tym niebagatelne wyniki szkoleniowe i sportowe. Trzeba tylko sobie tym



mocniej uświadomić, że w tym — miejmy nadzieję przejściowym okresie, gdy chodzi o sytuację sprzętową — wyjątkową rolę spełnia obsługa techniczna. To właśnie „złote ręce" mechaników powodują, że nawet stare szybowce i samoloty wciąż latają i to latają bezpiecznie. Opisany na wstępie przypadek jest tylko wyjątkiem od reguły i jeszcze jednym dowodem, jak odpowiedzialna jest ta praca. Jest to jednak również poważne ostrzeżenie, nakazujące jeszcze bardziej wzmóc kontrolę nad stanem technicznym sprzętu latającego, tak ze strony personelu technicznego jak wszystkich pilotów. Nie ulega bowiem wątpliwości, że nasze szybowce i samoloty starzeją się.

HEK



Z HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO (2)

DRUGA PRÓBA UNOWOCZEŚNIENIA MORSKIEGO DYONU LOTNICZEGO 1934–1939

LESZEK KOMUDA

W tej sytuacji KMW rozpoczęło poszukiwania odpowiednich wodnosamolotów na rynkach zagranicznych. Poszukiwania te były przeprowadzane w Szwecji, Norwegii, Francji, Holandii, Anglii i USA. Najciekawsze i najbardziej odpowiednie były samoloty produkcji USA. W niektórych przypadkach rozpatrywano przystosowanie tych samolotów do silników produkowanych lub będących na wyposażeniu w Polsce. Rozpatrywano także zakup licencji na produkcję wybranych samolotów, m. in.: Chance-Vought V-90 „Corsair", Chance-Vought V-156, Grumman G-21 oraz Consolidated-28 (PBY-5).

Samoloty te (z wyjątkiem V-90, z którego też po bliższym zapoznaniu się zrezygnowano) były dość nowoczesne. Ich całkowicie metalowa konstrukcja gwarantowała dużą żywotność.

Samolot V-156 był używany przez lotnictwo marynarki USA jako rozpoznawczy, lekki bombowiec, bombowiec nurkujący. V-156B miał nazwę „Chesapeake" i był dostarczany Francji i Anglii. Pod oznaczeniem SB2U-1 „Vindicator" był używany przede wszystkim na Pacyfiku.

Amfibia Grumman G-21 „Gose", początkowo używana tylko dla celów cywilnych jako komunikacyjna, potem stosowano ją dla celów wojskowych jako transportową, sanitarną, ratowniczą i treningową (IRF-1, IRF-2, IRF-4, IRF-6, OA-9). Szeroko stosowana była w lotnictwie marynarki USA i Anglii.

Amfibia Consolidated-28 (PBY-5), znana później jako „Catalina", była bardzo rozpowszechniona w czasie II wojny światowej. Jej przeznaczenie było wszechstronne: transportowiec, samolot sanitarny, patrolowy dalekiego zasięgu itp. Silne uzbrojenie i możliwość zabierania dużego ładunku, w tym 4 duże bomby głębinowe lub dwie torpedy, czyniły z niej samolot o dużej użyteczności bojowej. Budowana tuż przed wojną w Holandii i w ZSRR.

Zakupienie tych samolotów, mimo ich bezspornych zalet, napotkało bardzo poważną przeszkodę. Były one dość drogie, a warunki płatności bardzo niekorzystne. Z tego też powodu musiano zrezygnować z zakupu.

Później zaistniała możliwość zakupu amfibii typu Consolidated-28 w Holandii. Jednak w tym czasie zakłady Fokkera prowadziły dopiero rozmowy wstępne w sprawie zakupu licencji na jej produkcję. Zakup na rynkach angielskim i francuskim także nie spełnił pokładanych nadziei. Oba państwa modernizowały swoje lotnictwo morskie, toteż do sprzedaży oferowały sprzęt bardziej przestarzały lub mniej udane prototypy. Najbardziej bliskim realizacji okazał się zakup na rynku holenderskim. Transakcje finansowe mogły się odbywać na bardzo korzystnych warunkach w ramach kompensacji handlowych. W tym czasie w Holandii budowano dla polskiej marynarki wojennej dwa duże okręty podwodne typu „Orzeł". Holandia z kolei sprowadzała z Polski szereg różnych artykułów.

Dowódca MDL-u komandor por. pil. Edward Szystowski był później przewodniczącym Komisji Odbiorczej okrętów podwodnych budowanych w Holandii. Swoje wyjazdy do Holandii wykorzystywał na zapoznanie się z samolotami holenderskiego lotnictwa morskiego, szczególnie z tymi, które były produkowane w Holandii (Fokker, Koolhoven). Szczególne zainteresowanie wzbudziły dwa prototypy: Fokker T-IV oraz Fokker T-VIIIW. Na tym ostatnim Szystowski wykonał nawet kilka lotów. Dalszy etap rozmów dotyczył wprowadzenia pewnych zmian, jak np.: zmiana silników Wright „Cyclone" na silniki Bristol „Pegasus-III", przeróbka kadłuba umożliwiająca podnoszenie torpedy, zainstalowanie automatycznego pilota, dopasowanie do wyrzutników Świąteckiego.

Zakłady Fokkera uznały te zmiany za możliwe do zrealizowania, jednak np. podnoszenie torpedy powodowało utratę strzeleckiego gniazda znajdującego się pod kadłubem oraz zmniejszało pomieszczenie bombowe.

Pertraktacje prowadzone były do końca 1937 r. Jednocześnie w drugiej połowie tego roku powstała możliwość zakupu, na rynku włoskim, wodnosamolotów typu CANT Z-506B. Na prototypie tego samolotu (CANT Z-506A) ustanowiono w 1936 r. 16 rekordów świata. Jego wojskowa odmiana otrzymała oznaczenie Z-506B, a produkcja seryjna została rozpoczęta na początku 1937 r. Pierwsza seria, licząca 32 maszyny, znalazła się w służbie włoskiego lotnictwa morskiego w 1938 r. Nic też dziwnego, że samolot ten wzbudził duże zainteresowanie przedstawicieli naszego lotnictwa morskiego. Ponadto miano nadzieję, że transakcja finansowa z Włochami będzie łatwa do przeprowadzenia, chociażby w ramach kompensacji handlowej. (W tym czasie stocznie włoskie zrealizowały duże zamówienie dla Polski: budowę dwóch transatlantyków pasażerskich).

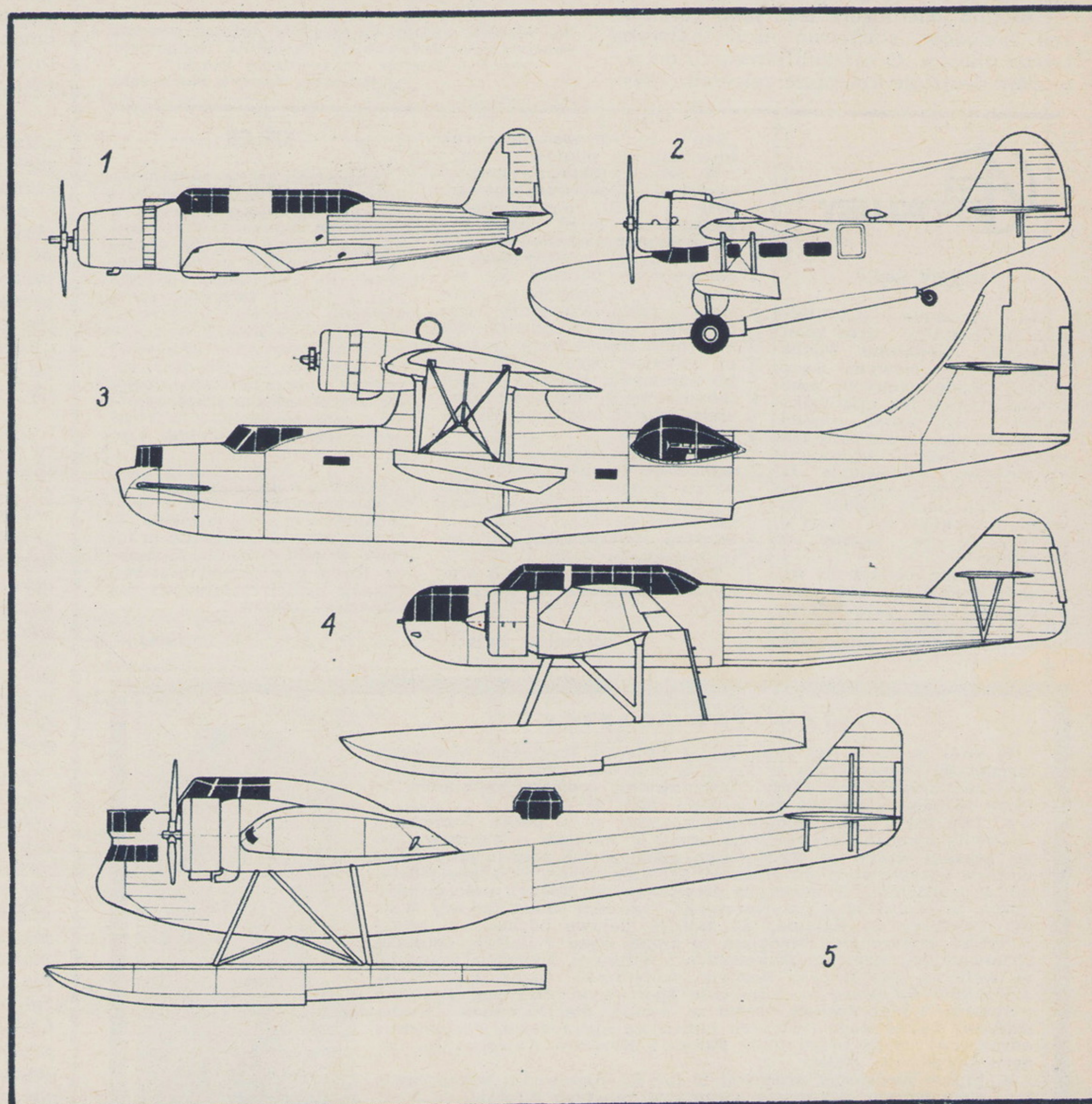
W październiku 1937 r. włoska wytwórnia wyraziła zgodę na przyjazd dwóch oficerów polskiego lotnictwa morskiego w celu obejrzenia tych wodnosamolotów i wykonania lotów. Na wyjazd ten uzyskano zgodę drugiego wiceministra Spraw Wojskowych oraz odpowiednią sumę. W rezultacie doszło do zamówienia 6 samolotów, jednak same rozmowy nie były takie łatwe. Uzyskano zgodę na kompensację tylko dla 40% ogólnej sumy i to tylko za polskie żelazo i stal (a nie za węgiel, jak to w niektórych publikacjach jest podawane). Umowę podpisano dopiero w lipcu 1938 r.

Ciekawostką jest wpłynięcie oferty ze strony niemieckiej wytwórni samolotów Arado. Wytwórnia ta w sierpniu 1938 r. oferowała KMW sprzedaż 6 wodnosamolotów typu Ar-95. Poszukiwania wodnosamolotów innych typów trwały dalej. Swój pobyt w Holandii, związany z pracą komisji odbiorczej okrętów podwodnych, Szystowski wykorzystał na wyjazd do Paryża na Salon Lotniczy. Uzyskał na to zgodę z KMW. W czasie zwiedzania wystawy doszło do spotkania z dyrektorem LWS — Sipowiczem. Na spotkaniu tym Sipowicz zaproponował postawienie na pływakach od Lublina R-VIII — najnowszego samolotu obserwacyjnego typu LWS „Mewa", produkcji Lubelskiej Wytwórni Samolotów. Samolot ten wzbudził duże zainteresowanie Szystowskiego, toteż propozycja ta została przychylnie przyjęta; szczegóły miały być omówione w kraju.

Wytwórnia RWD znając potrzeby MDL porozumiała się z KMW i uzyskała zlecenie na wypróbowanie prototypu samolotu szkolno-akrobacyjnego RWD-17 w wersji wodnej. Po wypróbowaniu i zaopiniowaniu przez Instytut Techniczny Lotnictwa została zamówiona seria 6 sztuk wodnosamolotów RWD-17W.

Jednocześnie w 1939 r. Związek Właścicieli Piekarni podjął w ramach tego związku akcję sfinansowania budowy prototypu wodnosamolotu torpedowego. Do lipca 1939 r. poprzez LOPP, wpłynęła suma 150 tys. zł na budowę tego wodnosamolotu. Jego budowę rozpoczęto w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych pod oznaczeniem RWD-22.

DALSZY CIĄG NASTĄPI



Samoloty zagraniczne, których zakup dla MDL-u był rozważany: 1 — morski samolot rozpoznawczy i nurkujący V-156, 2 — amfibia Grumman G-21 „Gose", 3 — amfibia patrolowa Consolidated-28 (PBY-5), 4 — wodnosamolot torpedowy Fokker T-VIIIW, 5 — wodnosamolot torpedowy Fokker T-IV.

NASZ PLEBISCYT 25-LECIA

POZOSTAŁY JESZCZE 3 DNI

TWÓJ GŁOS DECYDUJE

Już za trzy dni – 25 czerwca br. – upływa termin głosowania w naszym wielkim plebiscycie na

- **lotnika**
- **wydarzenie lotnicze**
- **konstrukcję**

25-lecia Polski Ludowej.

O „dotrzymaniu" terminu decyduje jak zawsze data stempla pocztowego.

Obok, po raz ostatni, publikujemy pełne listy kandydatów do zaszczytnego miana, kandydatów zaproponowanych przez naszych Czytelników. Z podanych list należy wybrać j e d n e g o lotnika, konstrukcję i wydarzenie, które – zdaniem głosującego – najbardziej zasługują do wyróżnienia w 25-leciu PRL.

Przypominamy nasz adres: Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska", Warszawa 1, ul. Widok 8. Swoje opinie prosimy przysyłać na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Plebiscyt 25-lecia".

Ogłoszenie wyników plebiscytu nastąpi w numerze „Skrzydlatej Polski", który ukaże się w dniu Święta Odrodzenia, 22 lipca br.

Równocześnie z wynikami plebiscytu ogłosimy listę osób, wylosowanych z ogółu głosujących, które otrzymały nagrody i pamiątki.

NAGRODY

Wśród Czytelników, którzy wezmą udział w głosowaniu, rozlosowane zostaną liczne i atrakcyjne nagrody.

Oto niektóre z nagród:

- **rower turystyczny (nagroda ZG APRL)**
- **radio tranzystorowe**
- **aparat fotograficzny**
- **zegarki na rękę**
- **modele samolotów**
- **książki o tematyce lotniczej i wiele innych**

LOTNIK 25-LECIA

1. **Andrzej Abłamowicz** — sport samolotowy
2. **Lucyna Krzywonos** — szybownictwo
3. **Antonina Chmielarczyk** — spadochroniarstwo
4. **Adela Dankowska** — szybownictwo
5. **Ryszard Dąbrowski** — lotnictwo komunikacyjne
6. **Zdzisław Dudzik** — sport samolotowy
7. **Anna Franke** — spadochroniarstwo
8. **Władysław Gawlik** — sport samolotowy
9. **Tadeusz Góra** — szybownictwo
10. **Stanisław Kasperek** — sport samolotowy
11. **Krystyna Ligocka** — spadochroniarstwo
12. **Edward Ligocki** — spadochroniarstwo
13. **Pelagia Majewska** — szybownictwo
14. **Edward Makula** — szybownictwo
15. **Jan Malinowski** — lotnictwo sanitarne
16. **Edmund Mikołajczyk** — sport samolotowy
17. **Kazimierz Plenkiewicz** — lotnictwo sanitarne
18. **Jerzy Popiel** — szybownictwo
19. **Romana Skatulska** — spadochroniarstwo
20. **Wanda Szemplińska** — szybownictwo
21. **Tadeusz Więckowski** — lotnictwo sanitarne
22. **Adam Witek** — szybownictwo
23. **Jerzy Wojnar** — szybownictwo
24. **Jan Wróblewski** — szybownictwo
25. **Adam Zientek** — szybownictwo

WYDARZENIE 25-LECIA

1. **Reaktywowanie Aeroklubu RP w 1945 r.;**
2. **Powstanie Instytutu Szybownictwa w Bielsku-Białej w 1946 r.;**
3. **Utworzenie w Polsce Ludowej lotnictwa sanitarnego w 1955 r.;**
4. **Grupowy przelot szybowników AW do ZSRR w 1957 r.;**
5. **Sukces spadochroniarek w mistrzostwach świata w Bratysławie w 1958 r. (trzy srebrne medale, w tym indywidualny Anny Franke);**
6. **Szybowcowe mistrzostwo świata A. Witka w 1958 r.;**
7. **Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1958 r.;**
8. **Powołanie do życia przedsiębiorstwa lotnictwa gospodarczego przy APRL w 1959 r.**
9. **Defilada lotnicza, m. in. z szykiem „Szachownica", w dniu 22 lipca 1959 r.;**
10. **Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Kolonii w 1960 r. (2 miejsce E. Makuli, 3. J. Popiela — kl. otw. i 3. A. Witka — kl. stand.);**
11. **Oblot „Iskry", pierwszego polskiego samolotu o napędzie odrzutowym w 1960 r.;**
12. **Rekordowe loty szybowcowe St. Józefczaka do stratosfery na fali tatrzańskiej w 1961 r.;**
13. **Rekord międzynarodowv J. Wróblewskiego w przelocie docelowo-powrotnym 678 km w 1963 r.;**
14. **Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Argentynie w 1963 r. (1 miejsce E. Makuli i 2 miejsce J. Popiela);**
15. **Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Wielkiej Brytanii w 1965 r. (1 miejsce J. Wróblewskiego i 4. E. Makuli w kl. otw. oraz 3 m Fr. Kępki i 4. J. Popiela w kl.stand.);**
16. **Desant „Czerwonych Beretów" podczas ćwiczeń wojsk państw Układu Warszawskiego w NRD w 1965 r.;**
17. **Defilada Tysiąclecia w 1966 r.;**
18. **Uruchomienie w WSK w Świdniku produkcji śmigłowców Mi-2 o napędzie turbinowym w 1966 r.;**
19. **Powstanie Muzeum Lotnictwa w Krakowie w 1967 r.;**
20. **Podniesienie dęblińskiej „Szkoły Orląt" do rangi Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w 1967 r.;**
21. **Odsłonięcie Pomnika Lotnika w 1967 r.;**
22. **Trzecie miejsce E. Ligockiego w spadochronowych mistrzostwach świata w Austrii w 1968 r.;**
23. **Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1968 r.;**
24. **Wprowadzenie samolotu odrzutowego Tu-134 do eksploatacji w PLL LOT w 1969 r.;**
25. **Otwarcie Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie w 1969 r.**

KONSTRUKCJA 25-LECIA

1. **„BIES" — samolot**
2. **„BOCIAN" — szybowiec**
3. **„FOKA" — szybowiec**
4. **„ISKRA" — samolot**
5. **„JASKÓŁKA" — szybowiec**
6. **„MUCHA" — szybowiec**
7. **„PIRAT" — szybowiec**
8. **„SZPAK" — samolot**
9. **„WILGA" — samolot**



„QANTAS" W WARSZAWIE

JAK już podawaliśmy, 26 maja br. w Międzynarodowym Porcie Lotniczym na Okęciu wylądował po raz pierwszy samolot Boeing-707 australijskich transoceanicznych linii lotniczych „Qantas". W specjalnym, pierwszym do wschodniej Europy rejsie przywiózł on z Sydney do naszego kraju grupę Polonii australijskiej. Wśród 128 osób, które w czasie 3-miesięcznego pobytu w Polsce odwiedzą swoje rodziny, była najstarsza wiekiem 75-letnia Anna Muszel i najmłodszy — 7-letni Aleks Grochowski.

Również wśród załogi australijskiego samolotu byli Polacy. Drugi pilot Zdzisław Krawczyk był bardzo wzruszony, gdyż — jak powiedział — po raz pierwszy od 1941 r. stanął na polskiej ziemi. Na stewardessę samolotu Barbarę Marczyńską, która dobrze mówi po polsku, oczekiwała babcia. Oboje, pilot i stewardessa, z dużym zainteresowaniem i wrażeniem przeżywali swe lądowanie na ojczystej ziemi.

Trzeba dodać, że australijski samolot pokonał trasę z Sydney do Warszawy przez Singapur i Teheran w 22 godziny, nie licząc postojów.

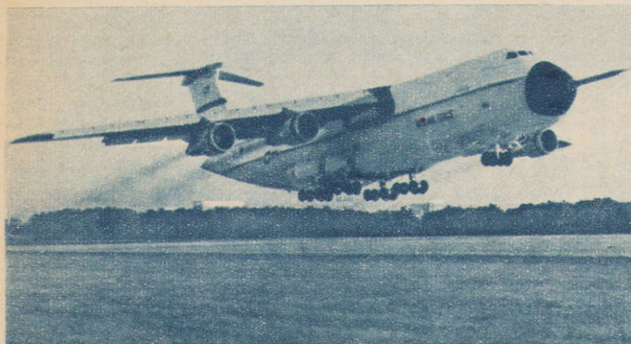
Spodziewane są jeszcze przyloty samolotów „Qantas" z wycieczkami Polonii australijskiej.

(y)

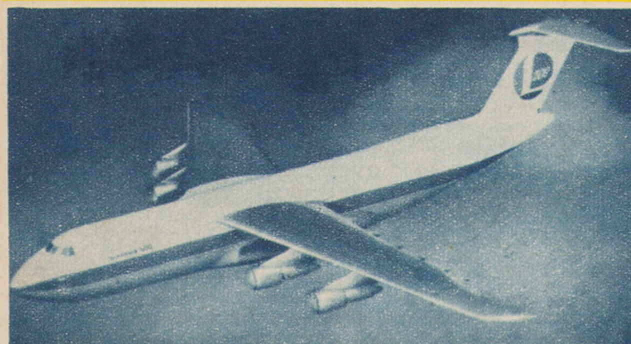


NAJWIĘKSZE SAMOLOTY ŚWIATA

Mgr inż. ZDZISŁAW PYTLEWSKI



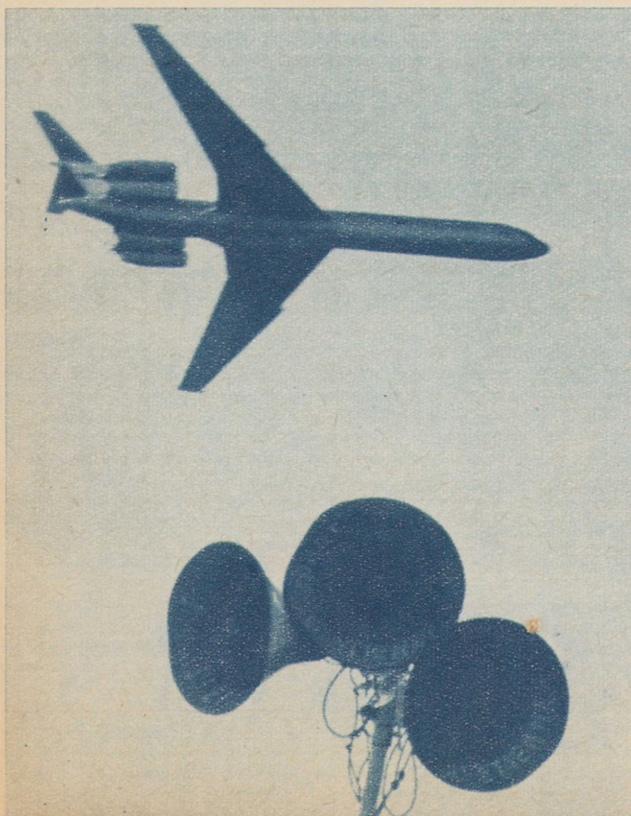
Samolot transportowy C-5A „Galaxy".



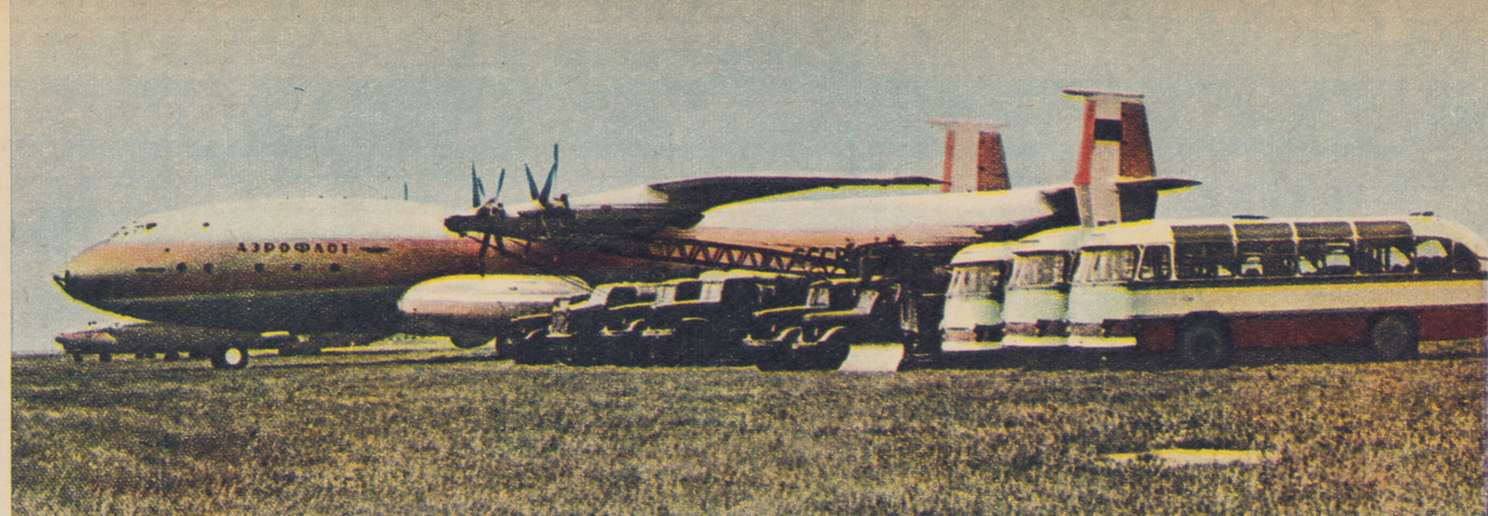
Projektowana wersja pasażerska samolotu transportowego C-5A.



Wyżej: Samolot C-133 „Cargomaster". Niżej: Samolot radziecki Il-62 (Zdjęcie: J. Fryba).



Rysunek samolotu C-5A „Galaxy" oraz wnętrze kabiny pilotów. U dołu – rzut boczny kadłuba z otwartymi drzwiami załadunkowymi – z przodu i z tyłu.



Radziecki olbrzym An-22 „Anteusz" i jednorazowo zabierany przez niego ładunek: 3 autobusy albo 15–20 ciągników lub 6 ciężkich maszyn drogowo-budowlanych. Zdjęcie: APN

TRANSPORT powietrzny w okresie 50 lat, jakie upłynęły od I wojny światowej, rozwinął się do takich rozmiarów, że skutecznie wygrywa obecnie współzawodnictwo nie tylko ze statkami, ale także z transportem kolejowym lub drogowym. Nieustannie zwiększa się prędkość przelotowa, zasięg, wygoda, bezpieczeństwo lotów, a ciężar samolotów dochodzi do fantastycznych liczb rzędu 400 000 kG.

W konstrukcji samolotów transportowych, w porównaniu z okresem II wojny światowej, nastąpił duży skok naprzód. Oprócz stopów lekkich, jak np. dural, zastosowano stopy tytanowe, wysokowytrzymałe stale oraz elementy wyciskane z aluminiowych stopów. Pozwoliło to na znaczne obniżenie ciężaru konstrukcji, przy zwiększeniu jej wytrzymałości. Kabiny samolotów są nie tylko ogrzewane, zabezpieczone przed hałasem silników, wyposażone w radio, w udoskonalone przyrządy nawigacyjne i pilota automatycznego. Są również stosowane kabiny i ładownie ciśnieniowe o podwyższonym ciśnieniu, w pełni klimatyzowane, co pozwala wykonywać loty na wysokościach rzędu 10 000 m — 12 000 m bez skafandrów i masek tlenowych.

Prędkość transportowych olbrzymów o napędzie odrzutowym dochodzi obecnie do 1 000 km/h, a ich zasięg wynosi powyżej 5 000 km z ładunkiem 120 000 kG.

Współczesne szybkie samoloty, jak np. radzieckie Tu-104, Tu-114, Tu-154, Ił-62, amerykańskie B-707, B-727, DC-8 czy angielskie „Comet-4", zabierają na pokład 100—200 pasażerów zapewniając przelot w luksusowych warunkach.

Transport towarów z ładunkiem 45 ton na pokładzie należy już do historii, wzrastając stopniowo do 90 i 120 ton, a nawet 150 ton. Załadunek, podobnie jak rozładunek, towarów przewożonych w specjalnych zasobnikach (kontenerach) nie zajmuje więcej niż 30 minut czasu.

Ciężkie samoloty transportowe posiadają układ grzbietopłatowca, co ułatwia załadunek i rozładunek oraz poprawia widoczność z kabiny pilotów. Kształt kadłuba w przekroju poprzecznym jest kolisty, eliptyczny lub zbliżony do prostokąta. Wnętrze kadłuba w zależności od rodzaju samolotu transportowego podzielone jest na przedziały. W części przedniej znajduje się przedział dla pilotów, za nim przedział radiooperatorów i nawigatorów, ładownia zajmuje prawie całe wnętrze kadłuba. Dostęp do ładowni zapewniają drzwi z przodu, z tyłu, a nieraz i z boku kadłuba; ułatwia to i przyspiesza prace załadunkowe.

Ładunki w samolocie znajdują się w pojemnikach lub spoczywają na specjalnych podstawkach, a następnie na pomostach (trapach). Dla rozładunku przednia i tylna część kadłuba jest podnoszona do góry (czasem odchylana na bok), a wysuwane z kadłuba odpowiednie pochylnie pozwalają na przesuwanie po nich ładunków o ciężarze ponad 45 ton.

Dotychczas dla samolotów komunikacyjnych i transportowych nieodzowne były lotniska z utwardzonymi pasami startowymi o długości 3 000 do 6 000 m, szerokości 60 do 100 m i grubości ok 0,40 m. Obecnie nowe samoloty transportowe posiadają podwozia pozwalające lądować na gruncie, nawierzchni trawiastej lub gruntach stabilizowanych. Zdolność do lądowania lub startu z nawierzchni gruntowych bez utwardzonych pasów startowych uzyskano przez: podwozia wielokołowe zawierające do 28 kół (samolot Lockheed C-5A), opony niskociśnieniowe (ciśnienie regulowane automatycznie) o nacisku poniżej 1 kG/cm², rozłożenie nacisków nie na trzy ale na 5—6 goleni oraz zastosowanie opon wytrzymałych na temperaturę nawet 650 st. C (przez zastosowanie włókna szklanego). W przyszłości — podwozia klasyczne zastąpią inne, oparte na zasadzie poduszki powietrznej. Umożliwi to start i lądowanie samolotów transportowych z miejsc dotąd niedostępnych, jak: gładkie piaszczyste plaże morskie, grunty pokryte warstwą śniegu, podmokłe łąki lub płytkie zalewy wodne.

Biorąc pod uwagę, że wielkie samoloty transportowe powinny przewozić ładunek o ciężarze co najmniej 45 ton, można wymienić następujące konstrukcje.

An-22 „Anteusz", o ciężarze całkowitym — 250 ton, użytecznym — 80 ton, możliwości transportu — 724 osoby z prędkością — 680 km/h na odległość — 5 000 km.

Douglas C-135 B, o ciężarze całkowitym — 136,08 ton, użytecznym — 53,5 tony, możliwości transportu — 200 osób z prędkością — 558 km/h na odległość — 2120 do 6680 km (z maksymalnym zapasem paliwa).

Lockheed C-5A, o ciężarze całkowitym — 323 do 374 ton, użytecznym — 45 do 120 ton, możliwości transportu — 400 do 900 osób z prędkością — 870 km/h na odległość — 10 000 (5 000) km.

Lockheed L-500-114A, o ciężarze całkowitym — 330 ton, użytecznym — 100 ton (wersja ulepszona C-5A).

Lockheed L-500-Z, o ciężarze całkowitym — 330 ton, użytecznym — 110 ton (wersja ulepszona C-5A).

Lockheed L-500-107 C, o ciężarze całkowitym — 375 ton, użytecznym — 150 ton (wersja ulepszona C-5A).

Wszystkie te samoloty mogą startować i lądować z nawierzchni trawiastych. Najciekawiej przedstawiają się samoloty radzieckie An-22 i amerykańskie Lockheed C-5A.

Samolot An-22 napędzany jest przez 4 silniki turbośmigłowe o mocy 15 000 KM każdy, wyposażone w 4-łopatowe przeciwbieżne śmigła o średnicy 6,2 m. Wymiary i osiągi An-22 są następujące: rozpiętość — 64,4 m, długość — 57,8 m, wysokość 12,53 m, powierzchnia nośna — 345 m², ciężar całkowity w locie — 250 ton, ciężar własny — 114 ton, użyteczny — 80 ton, paliwa — 43 tony, prędkość max. — 680 do 740 km/h, pułap — 10 000 m. zasięg max. — 10 950 km.

Samolot posiada uniwersalne podwozie wieloczłonowe. hydraulicznie wciągane i wypuszczane, zawieszone w gondolach z obydwu stron kadłuba. Zespoły podwozia głównego o amortyzacji olejowo-azotowej w układzie potrójnych dwukołowych wózków zawieszonych niezależnie, pozwalają na płynne lądowanie i kołowanie na nierównym lotnisku gruntowym. Ciśnienie w oponach jest regulowane automatycznie w zależności od potrzeby. Opadanie zespołów podwozia, w czasie ich wypuszczania, jest regulowane przez układy hydrauliczne. Podwozie przednie zaopatrzone w zestaw dwóch kół bliźniaczych ma możliwość obrotu w zakresie 2 X 35 st. Samolot posiada olbrzymią ładownię w pełni zautomatyzowaną.

Pokazany po raz pierwszy na Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu w 1965 r. samolot An-22 był wówczas sensacją. Ale swym ogromem przyciągał tłumy publiczności zwiedzającej Salon również w 1967 r, a także w 1969 r. Jest budowany seryjnie i obsługuje regularnie linie „Aerofłotu".

Samolot C-5A oraz jego 3 wersje (L-500-114A, L-500 Z i L-500-107 C) mają napęd turboodrzutowy. Prototyp C-5A został oblatany w połowie 1968 r.

Samolot C-5A posiada 4 silniki turbowentylatorowe o ciągu 4 X 18 600 kG. Rozpiętość — 67,8 m., długość — 74,95 m, wysokość 19,72 m, powierzchnia nośna — 576 m². Ciężar całkowity, przy starcie z ładunkiem 120 ton na odległość 5 000 km, wynosi — 347 ton, z ładunkiem 45 ton (na odległość 10 000 km) — 323 tony. Prędkość przelotowa na wysokości ok. 9 000 m — 870 km/h. Długość startu przy ciężarze całkowitym 323 tony — 2 225 m. Długość lądowania — 1 090 m.

Długość ładowni między osiami obrotowego przedniego i tylnego pomostu (trapu) — 36,8 m, szerokość — 5,8 m, wysokość — 4,1 m. Powierzchnia użytkowa ładowni — 214 m²; powierzchnia trapów — 40 m².

Przedział ładowni posiada z przodu i z tyłu wysuwane pomosty do przesuwania ładunków o ciężarze powyżej 45 ton. Przednia i tylna część kadłuba odchylana jest do góry oraz wyposażona w windy. Podwozie samolotu posiada 28 kół; 4 główne golenie opierają się na 6-kołowych wózkach wciąganych w gondole z boków kadłuba, piąta goleń (do lądowania) posiada cztery koła i może się odchylać — 2 X 20 st. Ciśnienie w pneumatykach kół może być regulowane w locie, przed lądowaniem. Ładunek mieści się w kontenerach o przekroju poprzecznym 2,44 X 2,44 m i długości — 3,6 m oraz 12 m. Stosowane są również kontenery o przekroju 2,44 X 3,18 m oraz 2,44 X 1,22 m. Łączna objętość ładowni wynosi: dla C-5A — 385 do 400 m³, dla L-500-114A 545 do 565 m³, dla L-500 do 780 m³ i dla L-500-107C 825³.

W nowych wersjach samolotów C-5A zastosowano boczne drzwi załadunkowe o rozmiarach 2,15 X 3,05 m.

Wersja L-500-114 A i L-500 posiadają silniki o takim samym ciągu jak samolot C-5A, natomiast ciąg silników w samolotach L-500-107 C ma wynosić — 4 X 22 500 kG. Wersje samolotów L-500 mają mieć długość startu 3 000 do 3 420 m, a lądowania — 1 890 do 2 260 m.

SPORT SAMOLOTOWY

● 3 kwietnia br. odbył pierwszy lot samolot SEA HR-100, wyprodukowany w zakładach francuskich Centre Est Aeronautique. Jest to czteromiejscowy dolnopłat, konstrukcji całkowicie metalowej. Budowany w serii — HR-100 otrzyma silnik o mocy 260 KM. Prędkość maksymalna nowego samolotu — 300 km/h, zasięg — 2 000 km.

● Przed czterema laty odbył się w jugosłowiańskiej miejscowości Varaždin pierwszy tzw. „piknik lotniczy". Wzięły w nim udział 54 samoloty z 9 krajów. Rok później: 127 samolotów z 13 krajów. W roku bieżącym czwarty z kolei „Aeropicnic" odbędzie się w dniach 28—30 czerwca. Do programu imprezy wchodzą m.in.: wycieczki w okolice Varaždinu, rewia mody przodujących firm jugosłowiańskich oraz — naturalnie — szereg zadań czysto lotniczych.

SPORT SPADOCHRONOWY

● Uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR z 30 maja br., grupa radzieckich sportowców odznaczona została medalami za wybitne osiągnięcia sportowe i zwycięstwa na mistrzostwach świata. M.in. odznaczony został znany rekordzista spadochronowy i reprezentant ZSRR na zawodach międzynarodowych, zasłużony mistrz sportu Jewgienij Tkaczenko.

● Niedawno 2 000-ny skok wykonał mistrz sportu ZSRR, Władymir Prokopow. Jest on obecnie skoczkiem doświadczalnym. Ma za sobą niezwykle bogatą przeszłość: skakał ze stratosfery, w terenie górskim, wypróbowywał nowe typy spadochronów. Jest absolwentem Instytutu Lotniczego w Moskwie. Podczas jednego z ostatnich skoków doświadczalnych, w którym Prokopow miał za zadanie wypróbować nowy system umocowania linek spadochronu, wskutek deformacji czaszy wzrosła prędkość opadania i skoczek znalazł się w niebezpiecznym położeniu bocznym, zamiast — nogami w dół. Nie otwierał jednak spadochronu zapasowego, chcąc dać możność kolegom, asystującym skokowi na pokładzie samolotu utrwalenia awaryjnej sytuacji na taśmie filmowej. Dopiero potem Prokopow otworzył zapasowy spadochron i bezpiecznie wylądował.

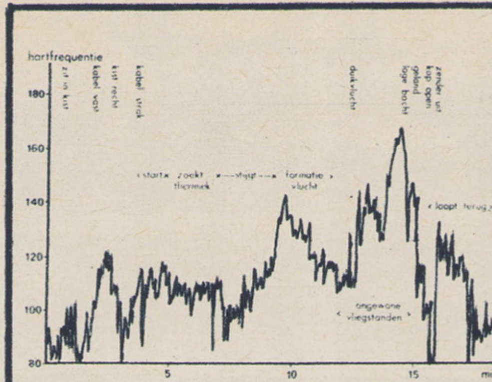
Z ogólnej liczby 2 000 skoków Prokopowa — 600 to skoki doświadczalne.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● W dniach 15—18 maja br. odbyły się w Offenburgu trzecie z kolei mistrzostwa śmigłowcowe NRF. Zawody rozpoczęły się zlotem na punktualność. W programie znalazły się takie konkurencje jak tzw. powietrzny slalom, połączony z zadaniem ratowniczym, następnie rajd nad Badenią i szereg innych zadań.

RÓŻNE

● Związek Radziecki wystawił na 28 Międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu m.in. dwa nowe samoloty pasażerskie, które obecnie odbywają próby eksploatacyjne i niedługo wejdą na linie „Aerofłotu": 164-miejscowy Tu-154 i Be-30, przeznaczony do komunikacji na krótkich liniach. Wśród innych eksponatów znajdują się: zmodernizowana wersja samolotu Ił-62, Jak-40 i Tu-134 oraz transportowe wersje śmigłowców Mi-8, Mi-6 i Ka-26. W części kosmicznej ZSRR wystawił m.in. najcięższy sputnik „Proton", który był poprzednikiem stacji międzyplanetarnych „Wenus", wysłanych na Białą Planetę. W otwarciu Salonu wziął udział delegacja Związku Radzieckiego, z ministrem przemysłu lotniczego P.W. Dementiewem na czele. W skład delegacji weszli m.in. kosmonauci A. S. Jelisiejew i W. A. Szatałow, konstruktorzy samolotów, pracownicy przemysłu lotniczego i lotnictwa cywilnego.





ELEKTROKARDIOGRAM SZYBOWNIKA

Holendrzy: E. Dekker, A. Vliegenhart i J. Griffioen opublikowali na łamach miesięcznika „Avia" interesujące wyniki badań biomedycznych, przeprowadzonych na pilotach szybowcowych. Przypuszczać można, iż były to pierwsze próby tego rodzaju na świecie.

Na zdjęciu powyżej — pilot, który poddawany był badaniom. Widoczne są elektrody przymocowane do ciała pilota i antena aparatury telemetrycznej. Pomiary były bowiem przekazywane drogą radiotelemetryczną do ośrodka lekarskiego znajdującego się na ziemi. Z prawej natomiast widoczny jest zapis — elektrokardiogramu wykonany w poszczególnych fazach lotu oraz w czasie wykonywania pętli. Zanotowano najszybsze tętno przy starcie i lądowaniu. Na przykład u ucznia mającego za sobą 200 startów serce biło 170 razy na minutę. U ucznia, który wykonał w życiu tylko 70 startów i któremu akurat podczas lotu zerwała się linka holownicza, zarejestrowano wahania pulsu od 116 do 185 na minutę. Badania organizmu pilota znajdującego się w rzeczywistych warunkach lotu może niewątpliwie oddać ogromne usługi medycynie lotniczej. Stąd też wysoko należy ocenić pionierskie próby trzech Holendrów.

● Zachodnioniemieckie zakłady Hamburger Flugzeugbau współpracują z hiszpańskimi zakładami CASA w Madrycie w budowie samolotu transportowego CASA C-212, przeznaczonego dla wojskowego lotnictwa hiszpańskiego. Zakłady w NRF produkują dla hiszpańskiego samolotu części skrzydeł, wraz z mechanizacją. Pierwszy lot C-212 przewidywany jest na rok 1970.

● 67 samolotów wystawiono na tegorocznych Międzynarodowych Targach Samolotów Używanych w Baden-Baden na lotnisku Oos. Targi odbyły się w dniach od 27 do 31 marca br. Wśród samolotów były takie typy jak: Beechcraft, Bölkow, Piper, Cessna, Jodel, Mooney, Meta-Sokol, Morane, Piaggio, SIAI-Marchetti i Zlin.

● W Kingstone (Kanada) odbędzie się w dniach 25 — 29 sierpnia br. 4 Międzynarodowy Kongres IAAC, czyli lotnictwa rolniczego.

● W roku 1967 aż 14 tysięcy samolotów i śmigłowców wykonywało prace na rzecz rolnictwa, obsługując obszar 140 milionów hektarów. Największą potęgą w dziedzinie lotnictwa rolniczego jest Związek Radziecki, posiadający 7 tysięcy samolotów i śmigłowców rolniczych, które obsłużyły 77 mln ha. Na drugim miejscu znajdują się Stany Zjednoczone, posiadające 5 tysięcy maszyn rolniczych, które obsługują 32 mln. ha.

● Sławny radziecki konstruktor samolotów, A. N. Tupolew, przewiduje, iż w końcu naszego stulecia budowane będą transkontynentalne samoloty - giganty. Będą one rozwijały fantastyczną prędkość 7 000 — 10 000 km/h. W wygodnych przedziałach - salonach podróżować będzie około 1 000 pasażerów. Budowa takich maszyn będzie konieczna ze względu na potrzebę znacznego skrócenia czasu podróży.

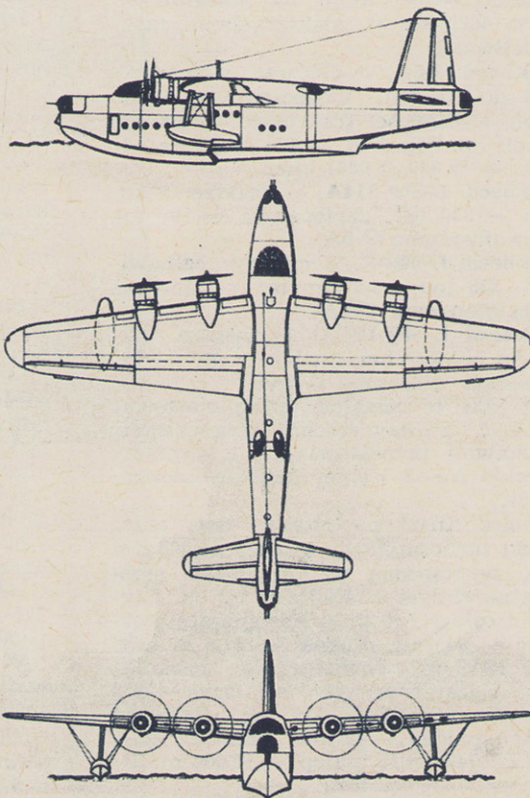
LAMUS samolotów

SHORT „SUNDERLAND"

SAMOLOT wojskowy typu: „łódź latająca" powstał jako wersja rozwojowa cywilnego wodnosamolotu brytyjskiego „Empire" w roku 1937. Otrzymał on miano S-25 „Sunderland". Podczas ostatniej wojny zbudowano ogółem 721 samolotów tego typu o różnym przeznaczeniu, między innymi jako maszyny osłony brzegowej, transportowe, dalekiego rozpoznania itp. Do najczęściej stosowanych należały „Sunderland" MK I, II i III z 4 silnikami Bristol „Pegasus" XVII o mocy po 815 KM oraz MK IV i V z silnikami amerykańskimi Pratt-Whitney po 1 200 KM.

Po wojnie samolot ten został nieco zmodyfikowany. Otrzymał nowe silniki Bristol „Hercules" XIX po 1 400 KM i zmienił nazwę na „Seaford". Uzbrojenie samolotu składało się z 2 działek i 4 do 6 k-mów oraz 910 kG bomb. Załogę tworzyło 7—8 osób.

Dane techniczne: Rozpiętość — 34,38 m, długość — 26,00 m, ciężar własny — 12 830 kG, ciężar całkowity — 22 600 kG, prędkość max. — 338 km/h, pułap — 6 250 m, zasięg max. — 4 630 km, maksymalny czas lotu przy prędkości 213 km/h—12 h. (Rys. „Aero-Sport").



„Wyścigi atlantyckie"

Znany dziennik nowojorski „Daily Mail" jest organizatorem dorocznych zawodów lotniczych, polegających na jak najszybszym przelocie Atlantyku na samolotach różnych typów. Regulamin zawodów, nazwanych Transatlantic Air Race, przewiduje, iż przelot Atlantyku może nastąpić w dowolnym kierunku, byle trasa zmieściła się między nowojorskim „drapaczem chmur" Empire State Building a Londynem.

Przewidziano aż osiemnaście odrębnych nagród, w zależności od rodzaju samolotu... i od szeregu innych okoliczności. Oto kilka z nich, dotyczących samolotów lekkich (dyspozycyjnych, sportowych itp.):

● *nagroda w wysokości 12 000 dolarów, ufundowana przez firmę wydawniczą Ziff-Davis, przeznaczona dla najlepszego w każdej kategorii samolotów Amerykanina, który nie zajmie pierwszego miejsca.*

● *nagroda w wysokości 9 600 dolarów, za najkrótszy czas przelotu z Nowego Jorku do Londynu w samolocie nie osiągającym prędkości dźwięku, w locie prostym. Taka sama nagroda przyznawana jest oczywiście za przelot w odwrotnym kierunku, tzn. z Londynu do Nowego Jorku.*

● *nagroda w wysokości 6 000 dolarów, przyznawana za najkrótszy czas przelotu z Nowego Jorku do Londynu w samolocie odrzutowym lub turbośmigłowym, będącym w normalnym użytkowaniu prywatnym (osoby prywatnej, względnie firmy) i taka sama nagroda za przelot z Londynu do Nowego Jorku. W kategorii tej stosowane są współczynniki wyrównawcze, mające na celu zrównanie szans małych samolotów we współzawodnictwie z samolotami dużymi.*

● *nagroda w wysokości 2 400 dolarów, przyznawana za najkrótszy czas przelotu z Nowego Jorku do Londynu dla pilota — mężczyzny lecącego w lekkim samolocie (o ciężarze poniżej 12 500 funtów, z silnikiem tłokowym). Na trasie przewidziane są dwa postoje. Taka sama nagroda — za przelot w identycznych warunkach z Londynu do Nowego Jorku.*

● *nagroda w wysokości 2 400 dolarów, przyznawana za analogiczny jak powyżej przelot dla pilota — kobiety, na trasie z Nowego Jorku do Londynu i z Londynu do Nowego Jorku.*

● *nagroda w wysokości 2 400 dolarów za najlepszy czas przelotu na w/w trasach, obojętne w jakim kierunku, na samolocie którego ciężar nie przekracza 5 000 funtów.*

Jak widzimy, konkursy na najszybsze przeloty nad Atlantykiem są dziś, tak jak i dawniej, bardzo modne. Nie tylko „Daily Mail" zalicza się do ich organizatorów — niedawno donosiliśmy o podobnym konkursie zorganizowanym przez dziennik „Daily Mirror", w którym pilot B. Davies na „Phantomie" przeleciał z Nowego Jorku do Londynu w 4 godziny i 58 minut, bijąc wszystkie dotychczasowe rekordy.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

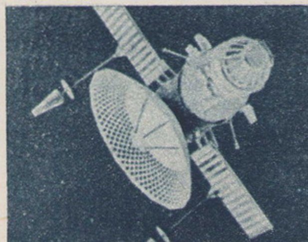
Niecały miesiąc czasu dzieli nas od zapowiedzianego lotu statku kosmicznego „Apollo-11". Dnia 1 czerwca dyrektor NASA zakomunikował oficjalnie, iż zgodnie z programem załoga statku księżycowego LM wyląduje na Księżycu w niedzielę 20 lipca o godzinie 18.22 GMT (19.22 czasu warszawskiego). Po dziewięciu godzinach i pięćdziesięciu minutach przebywania na Księżycu Neill Armstrong, dowódca statku, opuści pokład statku księżycowego i stanie na podłożu Srebrnego Globu w dniu 21 lipca o godzinie 5.22 czasu warszawskiego. Po dowódcy kabinę opuści A. Aldrin. Stanie się to w 27 minut po wyjściu Armstronga. Wymienione prawie dziewięć godzin czasu astronauci spędzą na pokładzie LM-a, gdzie zjedzą przed wyjściem obiad i przygotują statek do startu powrotnego na orbitę księżycową. Podczas zwiedzania Księżyca kosmonauci pobiorą 500 próbek podłoża o łącznej masie 22 kg. Wykonają szereg zdjęć oraz pozostawią na Księżycu różne aparaty pomiarowo-badawcze, w tym reflektor lasserowy, o czym już uprzednio informowaliśmy. Ośmiodniowa wyprawa zakończyć się ma w dniu 24 lipca wodowaniem na Pacyfiku. Jak wynika z programu wyprawy, astronauci spędzą ogółem w Kosmosie 195 godzin i 20 minut.

*

Na 28 Salonie Lotniczym i Astronautycznym, który otwarto w Paryżu, odbyło się w pierwszych dniach spotkanie kosmonautów radzieckich i amerykańskich. Nastąpiło ono oczywiście w pawilonie poświęconym astronautyce. W spotkaniu uczestniczyli: Scott, McDivitt, Schweickart, Szatałow i Jelisiejew. Pozowali do wspólnego zdjęcia, trzymając się za ręce. Zdjęcie to obiegło szpalty dzienników całego świata.

*

3 czerwca sztuczny satelita „Kosmos-285" osiągnął orbitę ziemską, powiększając liczbę



Rysunek przedstawia radziecką sondę międzyplanetarną typu „Wenus-5 i 6".

radzieckich obiektów naukowo-badawczych.

*

Stały korespondent „Życia Warszawy" Jerzy Szperkowicz ogłosił krótki wywiad z radzieckim kosmonautą doktorem Fieokistowem na temat oceny lotu statku „Apollo-10". Oto co powiedział znany kosmonauta i specjalista z zakresu astronautyki: „Jestem szczerze uradowany sukcesem tego lotu, odniesionym w imieniu całej ludzkości. Serdecznie gratuluję moim amerykańskim kolegom. Stworzyli oni niezawodny system napędowy o wysokiej mocy i precyzji. Załodze statku gratulujemy wszyscy mężnego wywiązania się z zadań tego złożonego eksperymentu".

*

W pierwszych dniach czerwca dowódca „Apollo-11" odbył loty treningowe na statku pionowego startu i lądowania. Jest to aparat o identycznych właściwościach manewrowych co statek księżycowy. Trening tego rodzaju będzie prowadził również pilot rezerwowy Lovell.

*

Jedną z poważniejszych wytwórni francuskich, współpracujących z narodowym centrum kosmicznym, są zakłady Thomson — Houston. Działają one od roku 1961, zatrudniając 40 tysięcy pracowników. Do pierwszych prac wspomnianej wytwórni należało wykonanie systemu stacji radiolokacyjnych typu „Diane", przeznaczonego do śledzenia toru sztucznych satelitów i systemu „Iris" — dla potrzeb telemetrii. Aktualnie w ośmiu sztucznych satelitach użytkowanych we Francji, USA i konsorcjum ESRO zabudowana jest aparatura elektroniczna pochodząca z zakładów Thomson. Bardzo poważny udział odnotować można przy budowie satelity „Intelsat IV", gdzie francuska elektronika wykonuje system telemetryczny oraz częściowo wyposażenie naziemne — odbiorniki i anteny.

W zakresie rakiet meteorologicznych również odnotować można poważny udział wspomnianych zakładów. Najmniejszą sondą jest rakieta „Esus", przeznaczona do badania najniższych warstw atmosfery ziemskiej. Operować ona może do wysokości 15 km. Wyrzucana jest systemem lufowym, przy czym uwagę specjalistów zwraca stosunkowo niska cena startu pojedyńczej sondy — około 100—160 dolarów. Ostatni produkt Thomsona to dwustopniowa rakieta „Granos", unosząca masę ładunku użytecznego 13 kg na wysokość około 150—180 km. Masa startowa rakiety wynosi 176 kg.



Richard Byrd

URODZIŁ się w 1888 roku w miejscowości Winchester (stan Wirginia), USA — admirał, lotnik i badacz polarny. W 1912 roku ukończył Akademię Marynarki Wojennej. Zainteresowany zbadaniem nie znanych jeszcze obszarów otaczających Biegun Północny podjął próbę dotarcia tam przy użyciu samolotu. Dnia 5 kwietnia 1926 roku wyruszyła z USA polarna ekspedycja amerykańska do Spitzbergu, skąd przeprowadzono kilka lotów mających na celu rozpoznanie warunków pogodowych i zachowania się samolotu w klimacie podbiegunowym.

Dnia 9 maja 1926 roku Richard Byrd i Floyd Bennett polecieli trzysilnikowym samolotem typu Fokker F-VII na zdobycie Bieguna Północnego. Lot na trasie Kingsbay — Biegun Północny — Kingsbay trwał 15 godzin i 30 minut. Samolot pokonał trasę długości około 2 600 km. Richard Byrd przebywał nad Biegunem Północnym około dziesięciu minut. Czas ten przeznaczył na stwierdzenie, że teren Bieguna jest ogromną skorupą lodową, na której nie zauważył śladu życia zwierzęcego. Po przeprowadzeniu rozpoznania i zrzuceniu flagi amerykańskiej samolot Byrda skierował się do lotu powrotnego. Owocem tego lotu były pierwsze szkice, zdjęcia lotnicze oraz dokładne informacje o charakterze naukowym.

Rok po ogromnym sukcesie podjął nową wyprawę lotniczą, tym razem mającą na celu przelot nad Atlantykiem. W niecałe dwa miesiące po sukcesie Lindbergha, Richard Byrd wraz z trzema członkami załogi samolotu Fokker (Acosta, Balchem i Noville) przeleciał z USA do Francji w 48 godzin (29 czerwca — 1 lipca 1927 r.), pokonując trasę 5 600 km.

Wreszcie w 1929 roku Richard Byrd dokonał jeszcze jednego ogromnego wyczynu. Dnia 23 listopada, wraz z trzema towarzyszami, jako pierwszy przeleciał nad Biegunem Południowym. Z samolotu lecącego na znacznej wysokości (Biegun Południowy położony jest na wysokości ponad 3 000 m) Byrd mógł dość dokładnie zbadać obszar podbiegunowy, jego ukształtowanie geograficzne oraz w oparciu o poczynione obserwacje opracować mapę tych terenów. W 1933 r. wyruszyła druga wyprawa, na czele której stanął Byrd. Trzecią wyprawę Byrd poprowadził w 1939 roku.

W czasie II wojny światowej Richard Byrd przebywał w rejonie Pacyfiku. Zmarł nagle na serce, w marcu 1957 roku. Napisał kilka książek naukowych.

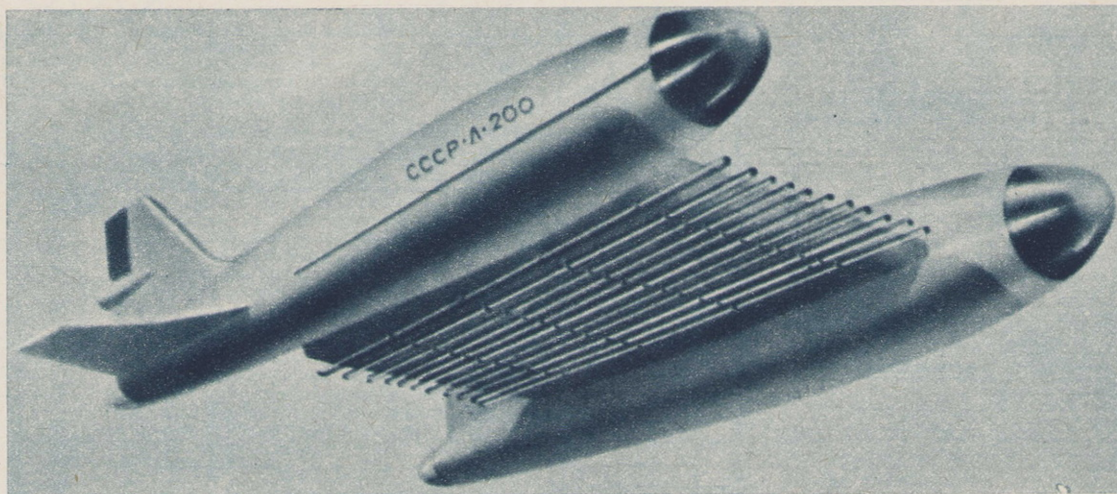
(m)



BALONY W ZSRR

W dobie techniki rakietowej balon wydawać się może zabytkiem historycznym. Tymczasem praktyka wykazuje, że i ten powolny środek transportu powietrznego może być wykorzystany z powodzeniem we współczesności.

Oto inżynierowie radzieccy projektują budowę dużego balonu-dźwigu, który mógłby podnieść na wysokość 500 metrów ładunek 3—5 ton. Taki balon i jeszcze potężniejszy o udźwigu 15—20 ton projektują w Leningradzkim Biurze Projektowo-Technologicznym.



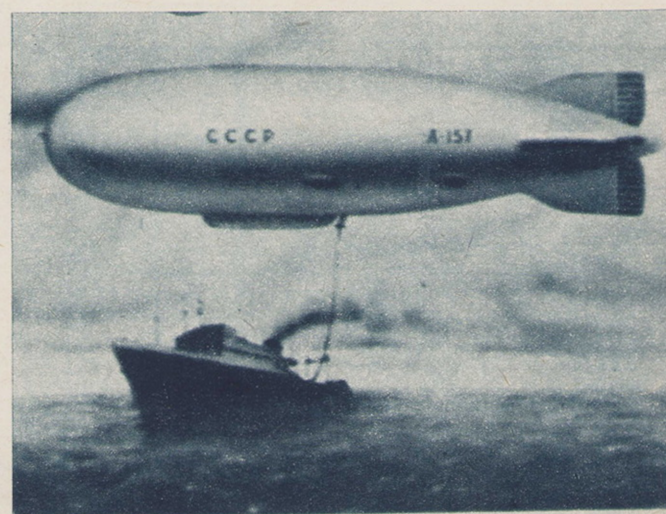
Na zdjęciach — główny konstruktor Walenty Muryczew i kierownik oddziału Nikołaj Kołyszkin przy modelach aerostatów.



Powyżej — dwukadłubowy balon pełniący funkcję dźwigu powietrznego (rysunek projektu). Obok — możliwość zastosowania balonu sterowego do zasilania statków w paliwo i współpracy ze statkami rybackimi.

W ZSRR przewiduje się zastosowanie sterowców m. in. w rejonach Syberii. Warto podać, że oprócz leningradzkiego biura projektowego, zajmującego się balonami i sterowcami istnieje druga tego rodzaju placówka w Swierdłowsku.

Kto wie, czy wkrótce aerostaty nie będą przeżywać swej drugiej młodości. Może balony spełnią postulat ekonomistów lotniczych — tanio i dużo? A to, że nieco wolniej? Ależ to świetna okazja dla podróżujących li tylko dla przyjemności i rozmiłowanych w pięknie planety Ziemia! (Zdjęcia: „Sowietskij Sojuz")



MINI GUMÓWKA

KONSTRUKTOREM modelu jest junior — uczeń VII klasy Szkoły Podstawowej nr 15 we Wrocławiu, **Grzegorz Lubieniecki.** Model został skonstruowany jako typ nadający się do wykonania nawet przez dwunastoletnich modelarzy.

Kadłub modelu sklejono z czterech deseczek miękkiej balsy o grubości 3 mm, przekrój kadłuba prostokątny. Statecznik kierunku — dwuczęściowy, balsowy. Kołeczek do zamocowania gumy — bukowy. W miejscu, gdzie wkładamy kołeczek, od wewnątrz kadłuba przed jego sklejeniem wklejono dwie sklejki 3 mm stanowiące łoże kołeczka. Płaty bardzo proste do wykonania, oklejone są papierem japońskim i dwukrotnie cellonowane. Statecznik wysokości bardzo prosty do wykonania i analogiczny w budowie jak płat. Pewne trudności mogą mieć modelarze z obsadą śmigła, ale jest ona bardzo prosta i rysunek wytłumaczy jej działanie. Model daje się łatwo regulować. Lata do 120 sekund przy poprawnym wyregulowaniu toru lotu silnikowego i ślizgowego.

JERZY KACZOREK

OBSADA ŚMIGŁA

NAPĘD 10 GRAM GUMY * PIRELLI *

POWIERZCHNIA PŁATA 9.2 dcm²
POW. STATECZNIKA 2.85 dcm²
POW. CAŁKOWITA 12.09 dcm²

KADŁUB	36.5 G
GUMA	10.0 G
PŁAT	21.5 G
STATECZNIK WYS.	7.0 G
ŚMIGŁO-OBSADA	22.5 G
GUMKI-AMORTYZ.	2.0 G
CIĘŻAR CAŁKOW.	99.5 G

* COUPE D'HIVER * AER. WROCŁAWSKI
KONSTRUOWAŁ GRZEGORZ LUBIENIECKI

RYS. JERZY J. KACZOREK

IV SOSNOWIECKI TYDZIEŃ MAŁEGO LOTNICTWA



Andrzej Umiński z Łodzi brał udział również w zawodach sosnowieckich z modelem „Mustanga". Zdjęcie Z. Szajewski



E. Haniszewski podczas łódzkich zawodów modeli na uwięzi. Demonstruje model samolotu PWS-12.

TRADYCYJNE zawody modeli latających na uwięzi (14—18 maja) organizowane przez Aeroklub Śląski oraz władze miejskie Sosnowca, zgrupowały w tym roku rekordowo dużą ilość zawodników. Startowało łącznie 90 osób, z czego 10 w klasie F2A (modele szybkie), 17 w klasie F2B (modele akrobacyjne), 30 (15 zespołów) w klasie F2C (modele wyścigowe), 6 w klasie F2D (walka powietrzna) oraz 27 w makietach latających.

W modelach szybkich zaznaczył się ogólny spadek osiągniętych prędkości, w związku z wprowadzeniem przez FAI obowiązkowego sterowania dwiema linkami, natomiast — jak należało oczekiwać — modele latały pewniej i były bardziej sterowne w powietrzu. Zwyciężył Stanisław Skotniczny (Aer. Śląski) wynikiem 200 km/h, przed Andrzejem Rachwałem (Aer. Śląski) — 194 km/h, i Jerzym Zwolińskim (Aer. Warszawski) — 168,2 km/h. Konkurencję rozegrano 14 maja.

W następnym dniu odbyły się starty w walce powietrznej. Poziom tej konkurencji był tak niski, że w zasadzie wszystkich uczestników można uważać za pokonanych. Nie zanotowano ani jednego obcięcia taśmy, a punktacja oparta była wyłącznie na pomiarze czasu lotu. Pewnym usprawiedliwieniem może tu być dość silny wiatr.

Na czołowych miejscach uplasowali się: Zdzisław Wróbel (Aeroklub Wrocławski) — 192 pkt, Marian Kaziród (Aer. Częstochowski) — 56 pkt i Zdzisław Gałkcwski (Aer. Śląski) — 67 pkt w półfinale.

W dniu 16 maja rozegrano konkurencję modeli akrobacyjnych. Pozytywnym objawem był tu udział kilku młodych, nie znanych dotąd zawodników,. którzy wprawdzie zajęli dalsze miejsca w punktacji, jednakże rokują nadzieję powiększenia czołówki naszych akrobatów w przyszłości. Zwyciężył Jerzy Ostrowski (Aer. Czestochowski), wynikiem 6 383 pkt, przed Stefanem Kraszewskim (Aer. Warszawski) — 5 732 pkt i Marianem Walaszczykiem (Aer. Czestochowski) — 5 521 pkt.

Sobota, 17 maja, poświęcona była na wyścig zespołowy. Tak jak od szeregu lat — poważny poziom zademonstrował jedynie zespół: Jan Rosiński i Antoni Sulisz z Aeroklubu Warszawskiego, którzy uzyskali 4 min. 39 s. w półfinale i 10 min. 15 s. w finale. Wynik finałowy, leżący znacznie poniżej możliwości tego zespołu, spowodowany był jednorazową trudnością w uruchomieniu silnika, podczas międzylądowania. Dalsze miejsca zajęli: Jan Tomaszewski i Rudolf Gruszka (Aer. Śląski): 5 min. 35 s. w półfinale i 11 min. 26 s. w finale oraz Andrzej Żmidziński i Aleksander Gałkowski (Aer. Śląski): 5 min. 36 s. w półfinale i 11 min 37 s. w finale.

Najliczniej obsadzona konkurencja — makiety latające — rozegrana została w niedzielę, 18 maja. Na 27 zawodników, 23 zaliczyło konkurencję, tzn. wykonało obowiązujące minimum lotne, co jest poważnym postępem w stosunku do zawodów im. Różańskiego w Łodzi, gdzie zaledwie 50 proc. zgłoszonych modeli znalazło się na liście kwalifikacyjnej, reszta zaś nie była w stanie wykonać obowiązujących 10 okrążeń. Na pierwszym miejscu uplasował się Janusz Koczkodaj z Aer. Warszawskiego (model dwusilnikowego bombowca Douglas „Havoc") wynikiem 1 548 punktów, wyprzedzając nieznacznie Jerzego Ostrowskiego (Aer. Częstochowski) — 1543 pkt, który tym razem nie mógł startować z demonstrowanym w łodzi pięknym modelem D.H. „Hornet" z powodu awarii silnika. Ostrowski zgłosił bohatera zeszłorocznego sezonu — model Jak-18, jednak i tu pewne kłopoty z silnikiem nie pozwoliły mu wykazać wszystkich możliwości tego interesującego modelu. Trzecim był Walter Mol (Aer. Gliwicki), który dwusilnikowym modelem Il-14 uzyskał 1 445 pkt.

Zwycięzcy w poszczególnych konkurencjach otrzymali puchary przechodnie i nagrody ufundowane przez Prezydium MRN w Sosnowcu, sosnowieckie zakłady przemysłowe i Aeroklub Śląski. Wszyscy zawodnicy otrzymali pamiątkowe proporczyki i karty uczestnictwa. Konkurencja makiet latających odbyła się w obecności zastępcy Przewodniczącego MRN w Sosnowcu i przedstawicieli miejscowego przemysłu.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

W CZERWCU STARTUJEMY

W dniach 16—19: Gdański Tydzień Modeli Zdalnie Kierowanych w Gdańsku, klasy modeli — F3A, F3C, F3D i F3DM (motoszybowce). Organizator — Aeroklub Gdański.

W dniach 20—21: Mistrzostwa Polski Modeli Wodnosamolotów w Rewie, klasa modeli — F1B i F1C. Organizator — Aeroklub Gdański.

W dniach 21—25: Międzynarodowe Zawody Modeli Zdalnie Kierowanych w Gdańsku .Klasa modelu — F3A.

W dniu 22: Zawody Modeli na Uwięzi w Częstochowie, klasy modeli — F2B, F2D i F2M. Organizator — Aeroklub Częstochowski.

W dniu 29: Zawody Modeli Latających w Lublinie, klasy modeli — F1A, F1B i F1C. Organizator -- Aeroklub Lubelski.

W dniu 29: Zawody Modeli Latających w Piotrkowie Tryb. Klasy modeli — F1A, F1B, F1C. Organizator — Aeroklub Łódzki.

W dniu 29: Zawody Modeli Latających we Włocławku. Klasy modeli — F1A, F1B, i F1C. Organizator — Aeroklub Wrocławski.

W dniu 29: Zawody Modeli Latających w Poznaniu (Ławica), klasy modeli — F1A, F1B i F1C. Organizator — Aeroklub Poznański.

„SPOŁEM" i małe lotnictwo

ZESPÓŁ modelarzy przy Oddziale „Społem" WSS w Obornikach Wlkp. otrzymał ostatnio pomieszczenie na modelarnię przy Szkole Podstawowej nr 2 im. Ludowego Wojska Polskiego w Obornikach. W związku z przypadającymi w bieżącym roku rocznicami zorganizował szereg imprez. I tak:

Z okazji 50-lecia Powstania Wielkopolskiego odbyło się spotkanie członków zespołu z uczestnikami walk. Na spotkaniu tym młodzi modelarze z zainteresowaniem wysłuchali wspomnień kombatantów. Zaprezentowali zebranym przy okazji modele latające.

Z okazji 25-lecia Ligi Obrony Kraju, w sali Zakładów Mięsnych na IX Powiatowym Zjeździe Delegatów LOK zespół zorganizował wystawę dorobku modelarskiego.

Z okazji 100-lecia spółdzielczości w Polsce zorganizowano wystawy prac modelarskich.

W ramach imprez pierwszomajowych w sali Stronnictwa Demokratycznego w Obornikach zorganizowano wystawę modelarską, a w dniu 1 maja pokazy modeli latających na boisku Szkoły Podstawowej nr 2.

W wystawie pierwszomajowej brali również udział członkowie zespołów modelarskich przy Technikum Mechanicznym w Rogoźnie i przy Szkole Podstawowej nr 1 w Obornikach.

Ogółem wystawiono 120 prac, w tym modele szybowców zbocznych, modele szybowców klasy A1, A05, A025, modele latające zdalnie kierowane, modele latające na uwięzi, modele latające, modele pływające, latawce płaskie i skrzynkowe.

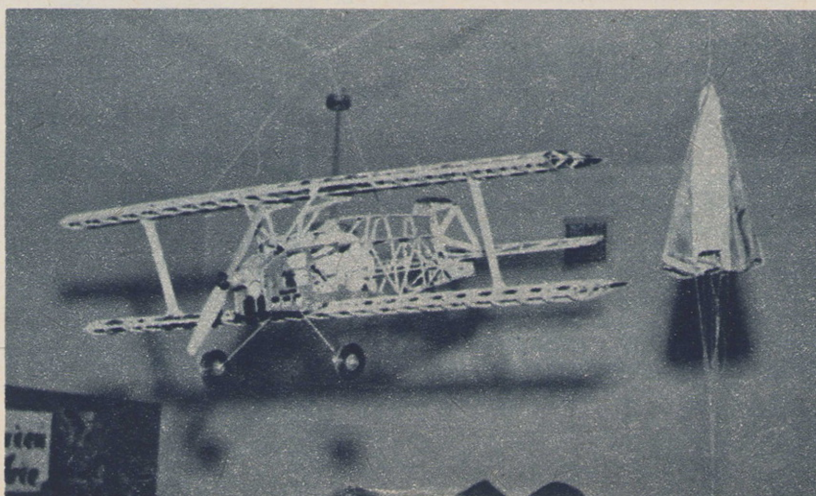
Za ożywioną działalność w latach minionych młodzi konstruktorzy otrzymali szereg dyplomów, nagród rzeczowych, wyróżnień i odznaczeń oraz stopnie modelarskie.

Działalność zespołu zmobilizowała również inne zespoły modelarskie. W roku bieżącym w imprezach pierwszomajowych brali również udział członkowie zespołów przy Technikum Mechanicznym, jak również zespół przy szkole Podstawowej nr 1 w Obornikach.

CZESŁAW ROJNA

Na zdjęciach obok — fragmenty wystawy w Obornikach.





ZAGROŻENIE WOJENNE

Płk pil. WACŁAW KRÓL

26 sierpnia 1939 roku lotnisko 2 pułku lotniczego w Rakowicach tonęło w blasku i skwarze letniego słońca. W powietrzu panował spokój, za to wokół rozstawionych na murawie samolotów przed hangarem dywizjonu myśliwskiego, gdzie uwijali się mechanicy w przybrudzonych kombinezonach, panował duży gwar. Pobrzękiwały klucze, stukały młotki, padały komendy szefa mechaników. Czasem ktoś prosił kolegę o pomoc, tu i tam żartowano głośno, wspominając i komentując ich, mechaników samolotowych, sprawy służbowe i życia prywatnego. Gdzie indziej znów dawało się wyłowić nutę żołnierskiej piosenki. Ale najgłośniej było w rejonie samolotów 121 eskadry, gdzie żołnierze chórem wygwizdywali nutę modnej piosenki — „przytul, uściśnij, ucałuj..."

— Hej tam, Strokosz, nie fałszuj, bo jaskółki pouciekają z naszego hangaru — krzyknął ktoś z żołnierzy znad rozkapotowanego silnika samolotu.

— Zamknij się, Edek, ty nawet i gwizdać nie umiesz, a na melodii znasz się, jak kura na pieprzu. Podobno, gdy zaśpiewałeś raz swojej Kaśce w Wadowicach, to uciekła od ciebie jak od barana — odciął się rumiany na twarzy i krępego wzrostu zagadnięty.

Salwa śmiechu brutalnie przerwała płynącą od samolotów, rzewną melodię przebojowej piosenki.

— Co tu za krzyki, chłopaki? Roboty nie macie? Drzecie się, aż dowódca zwrócił mi uwagę — uspokoił wszystkich starszy sierżant Żak, szef mechaników 121 eskadry.

Tymczasem od strony północnej dał się słyszeć warkot silnika samolotowego. Nad lotniskiem pojawił się niebawem P-11 z biało-czerwonymi strzałami po obu stronach kadłuba.

— Oho, stary powrócił z Warszawy — spostrzegł Żak. — Panie Fidler, przygotuj się pan do przyjęcia samolotu dowódcy. A zapnij przedtem bluzę, bo cię może spotkać nieprzyjemność.

— Już biegnę, panie szefie — ruszył biegiem Fidler, porwał spod hangaru dwie czerwone chorągiewki i pogonił na trawiaste przedpole przed kołujący w stronę hangaru samolot.

Pilot wyłączył silnik, a następnie wysiadł z kabiny. Zdjął spadochron i podał go Fidlerowi. Wydał się jakiś poważny i skupiony, nawet nie odpowiedział Fidlerowi na pytanie, czy ma jakieś zastrzeżenia do pracy silnika i płatowca. Przywitał się tylko z nim i z Żakiem, który właśnie nadszedł i szybko skierował się w kierunku hangaru, skąd już naprzeciw wyszli Jesionowski i Wiórkiewicz.

Kpt. pil. Mieczysław Medwecki — on to bowiem był — mężczyzna słusznej postawy, śniadej cery i o kruczych włosach, liczył sobie 32 lata, gdy przed rokiem został naznaczony na dowódcę dywizjonu myśliwskiego 2 pułku lotniczego w Krakowie. Mimo młodego wieku, w czuprynie jego pojawiły się już siwe włosy.

— Panowie, przywiozłem ważne wiadomości z Warszawy. Chodźcie do mego gabinetu, niech przyjdą również oficerowie techniczni eskadr.

Wkrótce w gabinecie zebrali się: kpt. pil. Mieczysław Medwecki — dowódca dywizjonu, kpt. pil. Walerian Jesionowski — oficer taktyczny dywizjonu, kpt. pil. Tadeusz Sędzielowski — dowódca 121 eskadry, kpt. pil. Mieczysław Wiórkiewicz — dowódca 122 eskadry, kpt. pil. Mieczysław Olszewski — dowódca 123 eskadry oraz oficerowie techniczni — ppor. Florian Martini, ppor. Beck i chorąży Gustaw Pokrzywka.

W pomieszczeniu panował miły chłód, przez otwarte okno wdzierał się do środka szczebiot jaskółek, gromadnie okupujących pobliskie druty telefoniczne. Za biurkiem zajął miejsce Medwecki i rozłożył na nim dokumenty, które wyjął z teczki.

— Sytuacja polityczna z Niemcami jest bardzo napięta, musimy być przygotowani nawet na najgorsze, łącznie z wybuchem wojny — zaczął mówić Medwecki. — W związku z tym władze naczelne zadecydowały, aby w jednostkach lotniczych, podobnie zresztą jak i w lądowych, wprowadzić wojenny stan pogotowia. Nie możemy dać się zaskoczyć Niemcom. Rząd nasz liczy się po prostu z napaścią.

— To już tak jest niedobrze? — zdziwił się Tadzio.

— Trzeba być przygotowanym na wszystko, do katastrofy może jeszcze nie dojdzie, jesteśmy przecież w sojuszu wojskowym z Francją i Anglią, a to ważna dla nas rzecz. Otrzymałem następujące zadanie dla naszego dywizjonu: jutro, kpt. Olszewski przebazuje się ze swoją eskadrą na Okęcie i dołączy do brygady pościgowej. Rzut kołowy należy do północy załadować na transport kolejowy. Samoloty polecą po południu. Transportem kolejowym pojadą wszyscy, oprócz potrzebnych pilotów.

Olszewski poruszył się na krześle i chciał o coś zapytać, lecz dowódca wstrzymał go skinieniem dłoni, by nie przerywał mu toku stawiania zadania dla innych eskadr.

— Dywizjon nasz w składzie 121 i 122 eskadry musi być doprowadzony do podwyższonej gotowości bojowej, by w każdej chwili i o każdej porze dnia można było natychmiast przystąpić do działań bojowych i do zmiany miejsca postoju, gdyby tego zaszła potrzeba. Nasze lotnisko zapasowe w Balicach ma być gotowe do przyjęcia samolotów. Dlatego należy tam posłać odpowiednią ilość obsługi. Istnieje możliwość, że jutro lub pojutrze przeniesiemy się tam po cichu i bez rozgłosu. Dywizjon nasz został operacyjnie przydzielony do wykonywania zadań na korzyść armii Kraków. Dyżury bojowe obowiązują nas od zaraz. W tym celu dyżurujący piloci i mechanicy muszą naturalnie przebywać na lotnisku w rejonie samolotów, to chyba jasne. Zasadzka 121 eskadry w dalszym ciągu będzie przebywać na lotnisku w Aleksandrowicach.

Medwecki zapalił papierosa, zaciągnął się dymem i mówił dalej.

— Byłem tam wczoraj przed wylotem do Warszawy i odniosłem bardzo dobre wrażenie. Młodzież zaimponowała mi dyscypliną i organizacją dowodzenia. Doszło już do spotkania w powietrzu z niemieckim samolotem, Dornierem-17. Nie wspominałem wam o tym wczoraj, bo nie miałem na to czasu. Do strzelaniny nie doszło, bo Niemcy zauważyli naszą „jedenastkę", pilot hitlerowski zwiększył obroty silników i, nabierając wysokości do około 9000 metrów, szybko pozostawił ją w tyle. A to był przecież tylko niemiecki bombowiec. Ich myśliwce, Messerschmitty, są znacznie szybsze od Dornierów.

— Nie wiadomo, czy nasz pilot wykorzystał całą moc silnika, czy nie popełnił jakiegoś błędu w sterowaniu na wysokości. Kto to był? — któryś z dowódców zadał pytanie Medweckiemu, korzystając z tego, że ten sięgnął po karafkę z wodą.



— Powtarzam to, co mi powiedział o tym locie pilot, ppor. Król. Jemu chyba można wierzyć. *

Zapanowała chwilowa cisza, potem Medwecki znów zaczął mówić.

— Co macie robić, panowie, wiecie już. Proszę wydać odpowiednie dyspozycje swym podwładnym, zgodnie z otrzymanym zadaniem.

— Cholera jasna, mam jutro być w teatrze. Bilety już zakupiłem. Jak raz zwaliła się do mnie rodzinka, zamierzaliśmy wieczór spędzić kulturalnie — kiwał w rozterce głową Olszewski.

— Pójdą do teatru bez ciebie, a na dansingu dadzą sobie radę bez twojej szlachetnej osoby — zakpił sobie z kolegi Wiórkiewicz. — A jak wrócisz z wojenki z krzyżami i medalami, zaprosisz ich na nowy zjazd rodzinny i poprowadzisz nie do teatru, a na skromną kolacyjkę do Sfinxa.

— Unikaj tylko krzyży brzozowych — wtrącił ktoś żartobliwie.

— Proszę panów — przerwał Medwecki — na pocieszenie chciałbym wam zakomunikować dobrą nowinę. Powiedziano nam na odprawie, że w najbliższym czasie otrzymamy z Francji partię samolotów Morane-406, a z Wielkiej Brytanii „Hurricane". Transakcja jest już załatwiona, a samoloty są już podobno załadowane na statki. Są to samoloty nowoczesne, z zamykanymi osłonami kabin pilotów, wciąganym podwoziem, klapami do lądowania, wyposażone w radiostacje i silnie uzbrojone. Ich prędkość

maksymalna ma wynosić ponad 500 kilometrów na godzinę. Nasz dywizjon ma być przezbrojony jako jeden z pierwszych. A więc jest nadzieja na poprawę naszych możliwości bojowych.

— O ile Niemiaszki dadzą nam czas na przeszkolenie się — wtrącił pesymistycznie Martini.

— Panie kapitanie, a czy wiadomo, ile też Niemcy mają samolotów pierwszej linii? — zapytał skromnie Beck.

— Tego dokładnie nie wiemy, ale na pewno parokrotnie więcej od nas. No i oczywiście lotnictwo ich przewyższa nasze walorami taktyczno-bojowymi.

Niebawem w eskadrach zawrzało jak w ulu. Magazyny wydawały sprzęt lotniczy i artykuły oporządzenia żołnierskiego według wymogów W, to jest normy przewidzianej na wypadek wybuchu wojny. Piloci otrzymali pistolety typu Vis oraz zegarki. Ogrom przygotowania spadł oczywiście na personel techniczny, a już na personel 123 eskadry w szczególności. Stan etatowy eskadr uzupełniono już wcześniej do stanu wojennego powołanymi do służby czynnej rezerwistami. Niespełna dwa miesiące temu przydzielono już podchorążych pilotów trzeciego rocznika z Centrum Wyszkolenia Lotnictwa w Dęblinie.

W eskadrach 121 i 122 zostały postawione w stan alarmowy dwa klucze samolotów P-11. Piloci przebywali w wyznaczonych na ten cel pomieszczeniach. Byli każdej chwili gotowi do startu na sygnał ze stanowiska dowodzenia. Mechanicy również dyżurowali przy swoich samolotach i od czasu do czasu podgrzewali silniki.

Następnego dnia o świcie, z bocznicy kolejowej w Czyżynach, cicho odjechał skład rzutu kołowego 123 eskadry. 10 samolotów P-7 pod dowództwem kpt. Olszewskiego wystartowało zaraz po południu i niskim lotem skierowało się na północ.

Na Rakowicach panował nastrój prawie wojenny. W stan gotowości zostały postawione eskadry liniowe „Karasi" oraz eskadry lotnictwa towarzyszącego — „Czaple" i R-XIII. Wykonywanie lotów zostało ograniczone do tylko koniecznych. Cały pułk gotował się do odparcia zakusów wroga i do natychmiastowej zmiany lotniska, by nie dać się Niemcom zaskoczyć.

Dwa następne dni upłynęły w gorączce dalszego przygotowywania się do jak najlepszej gotowości bojowej. Na niektóre „jedenastki" montowano dodatkowo dwa karabiny maszynowe w skrzydła, przestrzeliwano je na strzelnicy lotniskowej, montowano radiostacje pokładowe na te samoloty, które ich jeszcze nie posiadały.

W nocy z 28 na 29 sierpnia dla 2 pułku lotniczego został ogłoszony alarm bojowy. Rozkaz brzmiał: przebazować eskadry na lotniska zapasowe i osiągnąć tam jak najrychlej gotowość do działań bojowych.

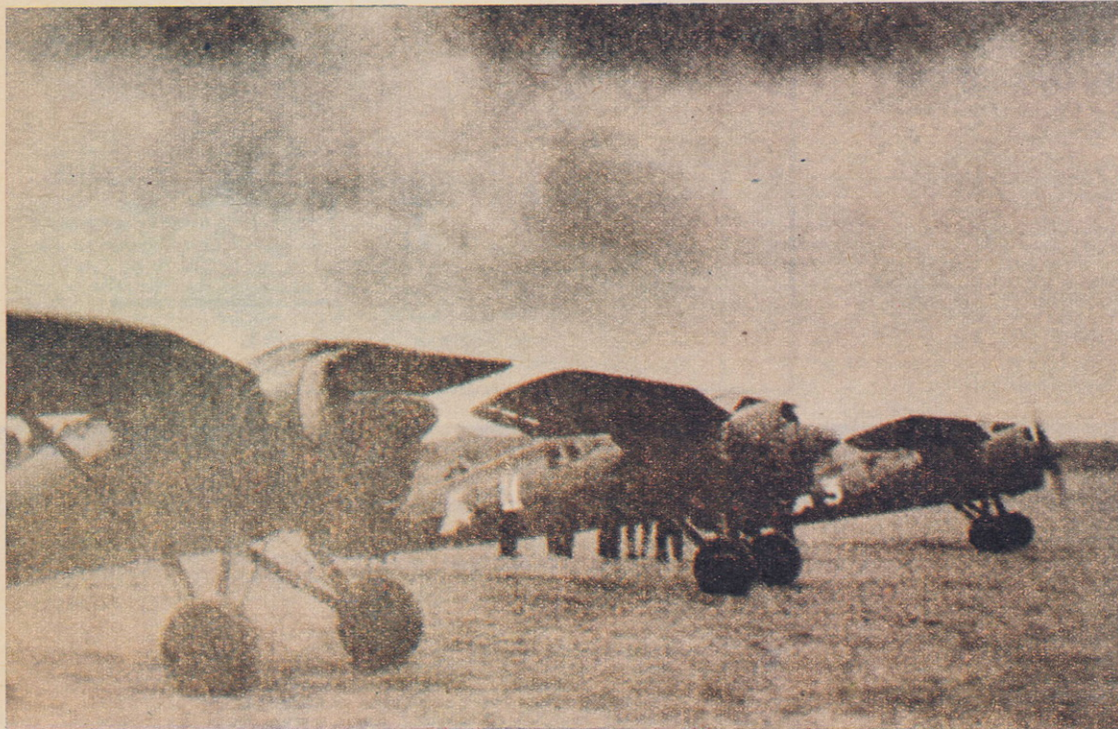
Zanim nastał świt, kolumny samochodów poszczególnych eskadr opuściły lotnisko Rakowice i udały się na wyznaczone zapasowe lotniska. Pozostały na miejscu tylko samoloty, a przy nich piloci i mała garstka mechaników.

O godzinie szóstej rano Medwecki otrzymał wiadomość, że lotnisko w Balicach jest gotowe do przyjęcia samolotów. Ppor. pil. Pilch ze 122 eskadry pojechał tam w nocy z czołówką rzutu kołowego z zadaniem, by sprawdzić teren lotniska, wyłożyć w odpowiednim miejscu literę T i pokierować drogą radiową przyjęcie samolotów.

Lotnisko w Balicach oddalone było o 20 kilometrów od Krakowa w kierunku zachodnim. Było to po prostu równe pole obsiane koniczyną. Znajdowało się na terenie majątku należącego do księcia Radziwiłła. Okolica była pagórkowata, otoczona nawet większymi wzniesieniami, nad którymi górował Sowiniec. Tylko obszerne, obecnie skoszone, koniczysko zajmowało równinną przestrzeń, z jednej strony przylegającą do małego lasku.

Przelot samolotów do Balic odbył się kluczami, lądowanie na koniczysku nie sprawiło pilotom żadnych trudności. W lasku i okolicznych zaroślach ukryto i dokładnie zamaskowano 10 samolotów 122 eskadry i 6 należących do 121 eskadry. Znalazły tam również kryjówkę samochody i motocykle oraz rozstawione namioty. Dzień był słoneczny i ciepły, podobny do wszystkich dni wyjątkowo pięknego lata.

Brakowało tylko samolotu dowódcy dywizjonu. Medwecki bowiem został wezwany do sztabu armii „Kraków", przy którym zainstalował się dowódca lotnictwa armijnego, płk. obserwator Stefan Sznuk wraz ze swym kilkuosobowym sztabem. Ale wkrótce, bo już około godziny dziesiątej, dowódca zjawił się w Balicach na swej PZL-ce.



Myśliwskie pezetelki na lotnisku polowym przed wybuchem II wojny światowej.

Medwecki był doświadczonym dowódcą lotniczym, organizatorem i pilotem myśliwskim. Cenił przede wszystkim dyscyplinę wojskową i porządek. Dlatego też udał się niezwłocznie na kontrolę rejonu wraz z dowódcami eskadr i oficerami technicznymi. Sprawdził rozmieszczenie i zamaskowanie samolotów, stanowiska pracy, miejsce rozstawienia namiotów i kuchni polowych. Rozmawiał po przyjacielsku z podoficerami i żołnierzami, niejednego skarcił umiarkowanie, innego znów pochwalił. Za bezpośredniość w obcowaniu z podwładnymi lubili go wszyscy — dowódcy i piloci, podoficerowie i żołnierze.

Na godzinę czternastą Medwecki zarządził odprawę całego personelu latającego. W skład pilotów 121 eskadry, oprócz dowódcy i tych, co byli na zasadzce w Aleksandrowicach, wchodzili: ppor. Kawalecki, ppor. Kumiega, ppor. Gnyś, plut. Flanek, kpr. Zaniewski, pchor. Chciuk, pchor. Grudziński, kpr. Arabski, kpr. Krygier i kpr. Uchto. Wśród pilotów 122 eskadry między innymi byli: ppor. Pilch, ppor. Samoliński, pchor. Kozłowski, pchor. Własnowolski, pchor. Surma.

Medwecki poinformował zebranych, że armie lądowe zajęły wyjściowe pozycje obronne w nakazanych rejonach. Że nastąpił podział sił lotniczych. Że dywizjon krakowski został przydzielony do armii „Kraków", którą dowodzi generał brygady Antoni Szylling, a na której to korzyść dywizjon będzie wykonywał zadania bojowe.

— Koledzy, sytuacja jest poważna, nie można jej lekceważyć. Zarządzam, aby nikt nie oddalał się z rejonu naszego postoju. Wojny co prawda jeszcze nie ma, ale poruszać się będziemy z maskami przeciwgazowymi i bronią boczną. Stwierdziłem, że brak jest rowów przeciwlotniczych w miejscach pracy i przy stoiskach samolotów. Zaraz po odprawie wszyscy zajmiemy się ich przygotowaniem. Dyżury kluczy alarmowych obowiązują, jak dotychczas. Przypominam o przestrzeganiu tajemnicy wojskowej, nie dyskutujcie z ludnością cywilną na tematy wojskowe.

Nie stawiano Medweckiemu żadnych pytań, gdy skończył mówić. Personel zrozumiał powagę sytuacji. Nikt nie chciał wojny, ale gdyby do niej doszło, wszyscy staną na placu boju oko w oko z nieprzyjacielem i na pewno mu nie ustąpią.

★

Krakowski dywizjon myśliwski, po przeniesieniu go na zapasowe lotnisko do Balic, nie miał niestety łączności z siecią dozorowania, ze składnicą meldunkową w Krakowie. Ponaglania Medweckiego u dowódcy lotnictwa armijnego płka Sznuka trafiały w pustkę. Brak było w całej armii 25 kilometrów telefonicznego kabla do nawiązania bezpośredniej łączności między centralą w Krakowie, a nowym miejscem postoju dywizjonu, który miał przecież bronić obszaru powietrznego tejże armii. A może był to tylko brak zrozumienia dla roli lotnictwa w nowoczesnej wojnie i lekceważący stosunek do niego sztabowców, myślących kategoriami strategii z pierwszej wojny światowej? Zawinił tu chyba również i dowódca lotnictwa armijnego, o tak wysokiej przecież randze oficera sztabowego.

Dywizjon pozostawiony był sam sobie.

Zakrawało to na jakieś wielkie nieporozumienie, a może i na złą wolę odpowiedzialnych czynników. To po to tak wielkim kosztem zorganizowano sieć dozorowania, aby teraz, gdy groziło ze strony niemieckiego militaryzmu tak wielkie niebezpieczeństwo, nie można z niej było korzystać tam, gdzie jej najbardziej potrzebowano.

★

Armia „Kraków" miała bronić rejonu południowo-zachodniej Polski od miejscowości Krzepice na północy aż po Czorsztyn na południu.

Dowodził nią generał Szylling, jego sztab znajdował się w Krakowie.

W skład armii wchodziły jednostki taktyczne z następującymi, przydzielonymi im zadaniami bojowymi:

— 7 Dywizja Piechoty zajmowała północny, 40-kilometrowy odcinek od miejscowości Krzepice po Lubliniec;

— Krakowska Brygada Kawalerii usytuowana była bardziej na południe, w rejonie Lubliniec — Tarnowskie Góry;

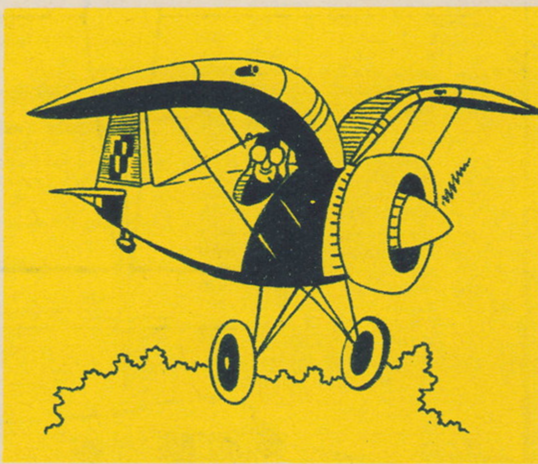
— dalej na południe rozmieszczona była Grupa Operacyjna Śląsk, mająca za zadanie obronę 50-kilometrowego odcinka pomiędzy Tarnowskimi Górami i Pszczyną, a w jej skład wchodziły 23 i 55 Dywizje Piechoty oraz liczne fortyfikacje;

— poniżej znajdowała się Grupa Operacyjna Bielsko, która miała za zadanie obronę odcinka 60-kilometrowego od Pszczyny po Górę Baranią. W jej skład wchodziły 21 i część 6 Dywizji Piechoty;

— odcinka przeszło 100-kilometrowego od Węgierskiej Górki po Czorsztyn miała bronić 1 Brygada Górska.

Odwód armii Kraków stanowiły: część 6 Dywizji Piechoty i 10 Brygada Pancerno-Motorowa. W toku mobilizacji były 11 i 45 Dywizje Piechoty.

* Podaję według relacji ustnej ppor. Martiniego.



LOCKHEED L-10A „ELECTRA"

W 1936 r. Polskie Linie Lotnicze LOT nabyły 10-miejscowe, dwusilnikowe samoloty Lockheed „Electra". W porównaniu z DC-2 samolot „Electra" cechowała mniejsza liczba miejsc pasażerskich i mniejszy zasięg. Samolot nadawał się do komunikacji krajowej oraz zagranicznej o małym natężeniu ruchu.

Prototyp L-10A „Electra" został oblatany w USA w lutym 1934 r., a samolot wszedł do użytku na liniach już w sierpniu 1934 r. Był on jednym z czołówki najnowocześniejszych samolotów pasażerskich owych czasów. Wraz z samolotami Douglas DC-2 i Boeing-247D — należał do pierwszych na świecie seryjnie produkowanych nowoczesnych dwusilnikowych dolnopłatów, wyposażonych we wciągane podwozie i klapy. Do 1938 r., w którym przerwano produkcję L-10A, zbudowano 150 samolotów tego typu. W 1965 r. znajdowało się w użyciu jeszcze ponad 25 samolotów „Electra".

Zakupione przez LOT cztery samoloty L-10A „Electra" przybyły do Polski (do portu w Gdyni) w styczniu i lutym 1936 r. Otrzymały one znaki rejestracyjne SP-AYA, B, C, D. W marcu 1936 r. weszły na linie zagraniczne i krajowe.

Samolot L-10A był metalowym dolnopłatem, z podwoziem wciąganym elektrycznie i z podwójnym usterzeniem pionowym. Awaryjne wciąganie podwozia — mechanizmem napędzanym ręcznie. Napęd samolotu stanowiły dwa chłodzone powietrzem 9 cylindrowe gwiazdowe silniki Pratt-Whitney „Wasp-Junior" SB, o mocy nominalnej 400 KM i startowej 470 KM, z metalowymi śmigłami dwupołożeniowymi Hamilton „Standard". Silniki miały sprężarki pozwalające na rozwijanie największej mocy wysokości 1 525 m. Rozruch silników — elektryczny. Kabina załogi — dwumiejscowa. Przy długich trasach zabierano 3 osoby załogi. Tablica przyrządów została wyposażona m. in. w sztuczny horyzont, żyrobusolę, wskaźnik busoli odległościowej, radiokompas i wskaźnik radiolatarni. Samolot miał 3 radiostacje. Ramowa (kołowa) antena radionamiernika znajdowała się pod przodem kadłuba. Lądowanie w nocy ułatwiały dwa reflektory i dwie spadochronowe rakiety świetlne, umieszczone w dziobie kadłuba. Elektrycznie uruchamiane klapy skrzydłowe do lądowania. Silniki wyposażone były w gaśnice, ponadto gaśnica ręczna znajdowała się w kabinie pasażerskiej. Fotele pasażerów ustawione były w dwóch szeregach po 5. Kabinę załogi i pasażerów łączyły drzwi. Drzwi wejściowe do samolotu znajdowały się z prawej strony w tylnej połowie kadłuba. Kabina pasażerska była wykończona i wyposażona podobnie jak w DC-2. Miała izolację dźwiękową, ogrzewanie ciepłym powietrzem, wentylację i oświetlenie sufitowe. Za kabiną pasażerską znajdował się bufet i toaleta. Bagażniki w dziobie kadłuba i w skrzydłach mieściły 364 kG ładunku.

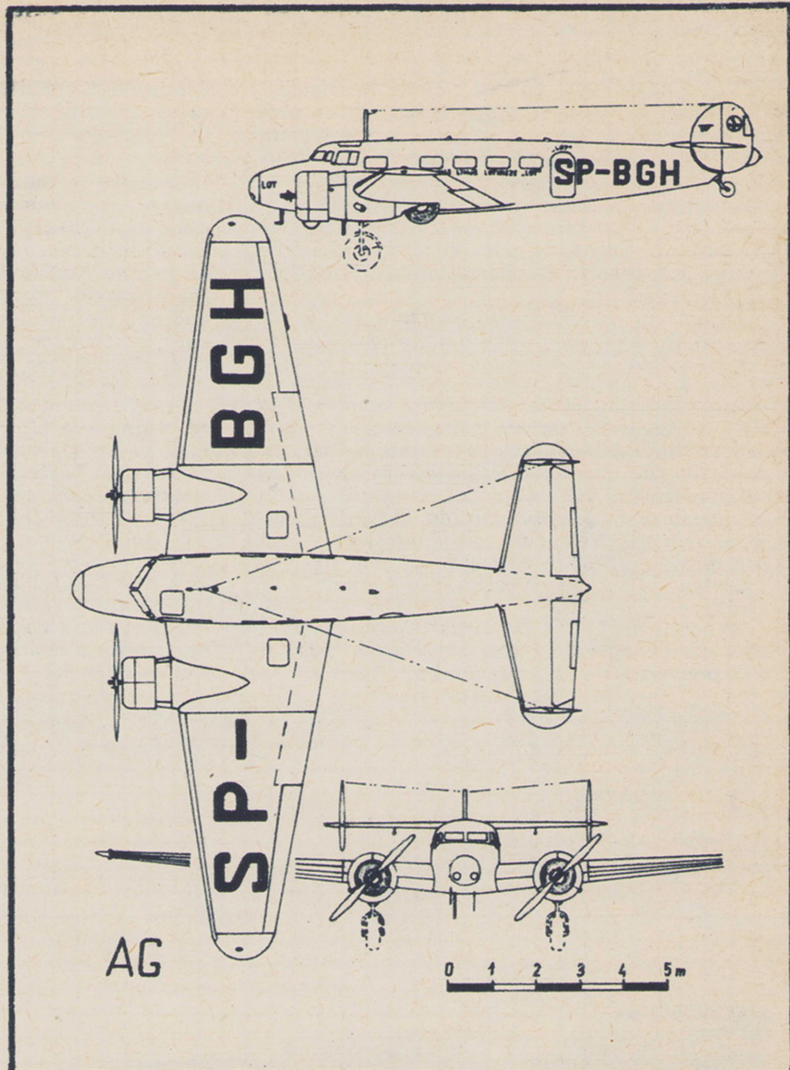
Konstrukcja z blachy duralowej. Kadłub półskorupowy. Profil płata — Clark-Y (18 do 9%). Stery wysokości i kierunku wyposażone były w klapki wyważające. Łączna pojemność zbiorników paliwa — 732 l. Pojemność zbiorników oleju — 2 × 26,5 l. Podwozie z amortyzacją olejowo-powietrzną. Koła główne były wyposażone w hydrauliczne hamulce tarczowe.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 16,76 m, długość — 11,76 m, wysokość (bez anteny) — 3,07 m, pow. nośna — 42,6 m².
Ciężary: Ciężar własny — 2 890 kG, ciężar całkowity — 4 760 kG.
Osiągi: Prędkość max. — 320 km/h, prędkość przelotowa — 245 km/h, prędkość min. — 101 km/h, wznoszenie — 4 m/s, pułap — 5 300 m, zasięg — 1 140 km.

Uwaga: Do 1938 r. dopuszczalny ciężar całkowity wynosił 4 580 kG, później został podwyższony.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAMOLOT HELIO - 550A „STALLION ● USA

STALLION (ogier) jest nowym członkiem rodziny samolotów skróconego startu (STOL), budowanych przez zakłady Helio pod nazwami „Courier" i „Super Courier" od 1953 r. Ponad 350 „Courierów" różnych wersji zostało sprzedanych cywilnym odbiorcom, nie licząc zamówień wojskowych.

Pracę nad nową wersją z napędem turbinowym nazwaną „Stallion" rozpoczęto w roku 1963, pierwszy lot odbył się 5 czerwca 1964 r., a w sierpniu 1965 r. samolot otrzymał świadectwo typu. Obecnie „Stallion" jest już produkowany seryjnie jako model 550A.

„Stallion" jest wielozadaniowym, jednosilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Płat samolotu, złożony z dwóch odejmowanych połówek, ma kształt prostokątny, bez skosu i skręcenia. Wznios 1°. Profil NACA-23012 na całej rozpiętości. Na całej krawędzi natarcia umieszczono automatycznie otwierane skrzela. Większą część krawędzi spływu zajmują szczelinowe klapy-poszerzacze NACA o dużym wyporze, sterowane elektrycznie. Krótkie, szczelinowe lotki kryte „Dacronem", wspomagane są spoilerami umocowanymi na górnej powierzchni skrzydła, tuż za skrzelem.

Kadłub konstrukcji półskorupowej (dural) mieści w części kabiny wysuniętej przed płat i wzmocnionej kratownicą z rur stalowych — dwóch pilotów (lub pasażera). W dalszej części kabiny — miejsca dla pozostałych 8 pasażerów (3 + 3 + 2). Fotele pasażerskie mogą być wyjęte i wówczas cała kabina może być wykorzystana do transportu ładunków.

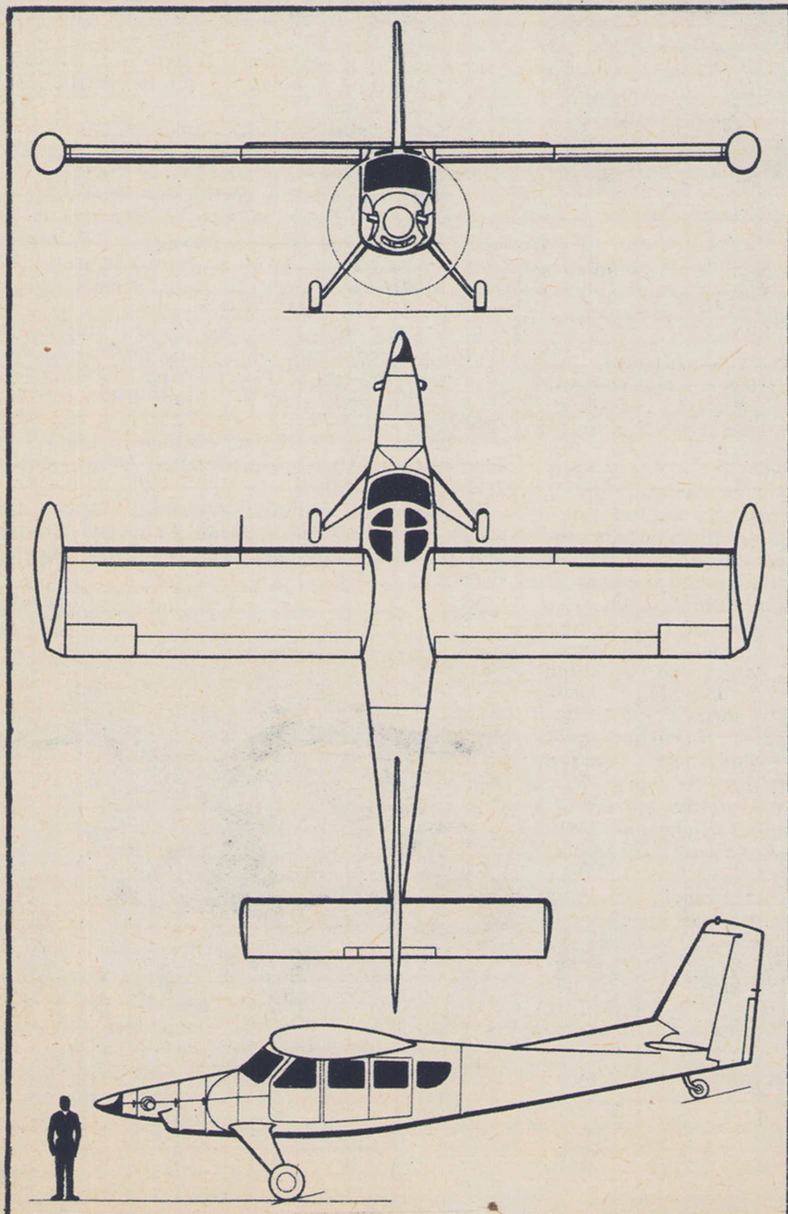
Usterzenie wysokości płytowe, wyposażone w klapkę wyważająco-dociążającą oraz w osobną małą klapkę wyważającą, związaną z mechanizmem wychylania klap.

Podwozie stałe, klasyczne. Amortyzacja olejowo-powietrzna. Na życzenie mogą być dostarczane narto-koła lub pływaki.

Silnik turbośmigłowy Pratt-Whitney PT6 A-20 o mocy 550 KM. Śmigło trzyłopatowe, przestawialne i odwracalne Hartzell. Oprócz zbiorników w skrzydłach, przewidziano dodatkowe zbiorniki na końcach skrzydeł. (JŚ)

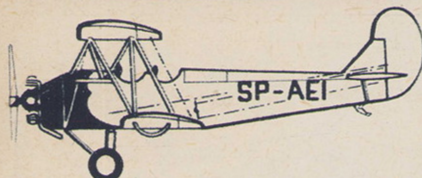
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,52 (ze zbiornikami — 12,72) m, długość — 12,06 m, wysokość — 2,81 m, pow. nośna — 23,04 m².
Ciężary: Ciężar własny — 1 228 kG, ciężar całkowity — 2 313 kG.
Osiągi (ciężar 2 313 kG): Prędkość max. (3 000 m) — 338 km/h, prędkość nurkowania — 365 km/h, prędkość przelotowa (3 000 m) — 322 km/h, prędkość min. — 53 km/h, wznoszenie (0 m) — 9 m/s, pułap — 8 530 m, rozbieg — 131 m, dobieg — 60 m, zasięg (max. zapas paliwa) — 1 755 km, zasięg (max. ładunek) — 716 ton.





KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL



31. **CSS-13** (1948–1951)

Dwumiejscowy samolot szkolny i wielozadaniowy, polska wersja słynnego radzieckiego dwupłatowca Po-2 (konstrukcji Polikarpowa), zwanego popularnie „kukuruźnikiem". W Polsce był produkowany seryjnie w dużych ilościach dla potrzeb wojska i aeroklubów. Była też budowana wersja rolnicza. Konstrukcja drewniana, kryta płótnem, dwie osoby załogi, silnik M-11D (125 KM).

Rozpiętość – 11,4 m, długość – 8,17 m. Ciężar całkowity – 870 do 940 kG. Prędkość max. – 156 km/h, pułap – 4 000 m, zasięg – 500 km.

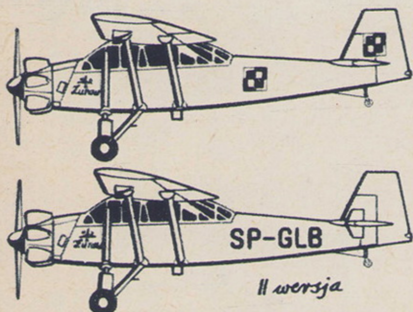




32. **IS-6 (SZD-6) „NIETOPERZ"** (1951)

Szybowiec doświadczalny o układzie bezogonowca, zaprojektowany przez inż. inż. W. Nowakowskiego i J. Sandauera. Oblatany w styczniu 1951 r. Konstrukcja drewniana. Skrzydła o charakterystycznym obrysie litery „M". Krótki kadłub z oszkloną, jednomiejscową kabiną i amortyzowaną płozą do lądowania. Brak usterzenia wysokości. Usterzenie kierunku próbowano w trzech wariantach: ze sterem kierunku ruchomym, ze sterem kierunku nieruchomym (jako statecznik) i bez steru kierunku.

Rozpiętość – 12 m, długość – 4 m, wydłużenie – 10. Ciężar całkowity – 235 kG. Doskonałość – 17,5, opadanie min. – 1,35 m/s, prędkość nurkowania – 300 km/h.



33. **LWD „ŻURAW"** (1951)

Samolot wielocelowy, zaprojektowany dla potrzeb wojska w LWD w Łodzi. Oblatany w maju 1951 r. Dwutrzymiejscowy, zastrzałowy górnopłat konstrukcji mieszanej. Drewniane skrzydła o charakterystycznym obrysie wyposażone w pełną mechanizację: ruchome skrzele i klapy. Kadłub z rur stalowych. Trójgoleniowe podwozie o dużym skoku amortyzacji. Silnik M-11FR (160 KM). W czasie prób dodano na końcach statecznika poziomego dodatkowe, pionowe płyty ustateczniające. M-11D (125 KM). Nie budowany seryjnie.

Rozpiętość – 11,7 m, długość – 8,26 m. Ciężar całkowity – 1 157 kG. Prędkość max. – 168 km/h, wznoszenie – 2,1 m /s, pułap – 2 500 m, zasięg – 320 km.

NIEDOSZŁE SZKOLENIE

„Jestem uczniem Zasadniczej Szkoły Górniczej przy kopalni „Kleofas". Pragnę zostać spadochroniarzem. W tym celu napisałem do Aeroklubu Śląskiego prośbę o przyjęcie na szkolenie spadochronowe. Aeroklub Śląski odpisał mi, iż powiadomi mnie oddzielnie o terminie rozpoczęcia szkolenia. Szkolenie teoretyczne odbyć się miało w miesiącach zimowych. Przeczekałem całą zimę i do tej pory nie zostałem powiadomiony. Wysłałem drugi list, ale i na ten nie otrzymałem odpowiedzi. Co robić? — pisze **Krzysztof Piekarz ze wsi Jakowęsy, pow. Opatów.**

Radzimy napisać do Aeroklubu Śląskiego jeszcze raz. Sądzimy bowiem, że tylko przez przeoczenie nie został Kolega powiadomiony o szkoleniu spadochronowym. Mamy przy tym nadzieję, że tym razem Aeroklub Śląski bardziej troskliwie zaopiekuje się młodym kandydatem na skoczka spadochronowego.

„WOJSKOWY PRZEGLĄD LOTNICZY"

Na życzenie **Zenona Pliszczyńskiego z Będzina** podajemy warunki prenumeraty „Wojskowego Przeglądu Lotniczego".

Cena prenumeraty wynosi: kwartalnie — 21 zł, półrocznie — 42 zł, rocznie — 84 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 poprzedzającego miesiąca.

KLAPS

Jan Mazurek — Grudziądz. W kąciku niecodziennej fotografii lotniczej „Klaps" zdjęcia



publikować mogą wszyscy, pod warunkiem spełnienia pewnych wymagań. Wymagania te, to odpowiedni dobór tematu i dobre techniczne zdjęcie.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Inż. Czesław Czerwiński — Nowa Dęba, ul. 1 Maja 4/31 odstąpi roczniki „Skrzydlatej Polski", po cenie nominalnej, z lat 1959—1963.

Jan Waligóra — Kraków 24, ul. Chełm 123 poszukuje następujących numerów „Skrzydlatej Polski" z 1966 r.: 1, 5, 6, 7, 25, 26 i 41.

Wacław Szewczyk — Warszawa 4, ul. Nussbauma 7 m 6 odstąpi rocznik „Skrzydlatej Polski" z 1968 r.

ADRESY

Andrzej Kacprzak — Kryniczno, pow. Środa Śl.; Lubomir Kossowski — Warszawa; Roman Lasecki — Szczecin. Adresów prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy.

Na życzenie podajemy adresy aeroklubów: Aeroklub Rzeszowski — Rzeszów, lotnisko Jasionka; Aeroklub Śląski — Katowice, lotnisko.

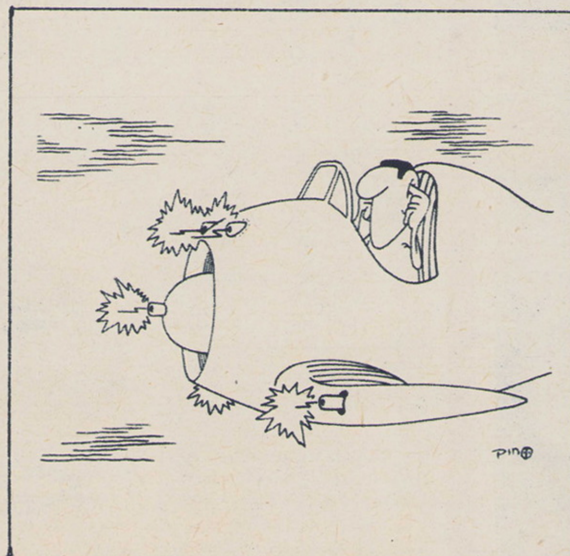
Do Bolesława Pomiana, autora książki „Ku najjaśniejszej z gwiazd", wydanej przez Wydawnictwo MON, należy pisać pod adresem tego wydawnictwa: Warszawa, ul. Grzybowska 77.

NIE SKORZYSTAMY

Ryszard Mucha — Pieszyce, pow. Dzierżoniów. Ze względu na niedostateczne opracowanie graficzne, z nadesłanej krzyżówki nie skorzystamy.

POTRZEBNY INSTRUKTOR I PRAKTYKANT

Aeroklub Radomski zatrudni na okres miesiąca lipca jednego instruktora szybowcowego na ryczałt i jednego praktykanta na instruktora — w celu odbycia praktyki instruktorskiej.





HARALD METZNER — 9017 Karl-Marx-Stadt, Auf der Kruppe 3, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma lat 16 i jest szybownikiem. Zbiera sylwetki i dane konstrukcji lotniczych oraz prospekty i wydawnictwa o tematyce lotniczej. Pasjonuje się lekturą książek lotniczych. Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach, szczególnie z szybownikami, w wieku 16—17 lat.

★

JAN NITEK — Radom, ul. Konopnickiej 46 m 1. Ma lat 15. Interesuje się lotnictwem, szczególnie wojskowym. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami oraz młodymi pilotami o podobnych zainteresowaniach. Zapewnia o odpisywaniu na każdy list. Język obcy — rosyjski.

★

KRZYSZTOF CIEŚLEWSKI — Komorowice 357, pow. Bielsko-Biała, woj. katowickie. Interesuje się lotnictwem i modelarstwem, sam wykonuje modele lotnicze. Pragnie korespondować z rówieśnikami (około 12 lat) o podobnych zainteresowaniach. Chciałby też nawiązać korespondencję z pilotem PLL LOT oraz koleżankami i kolegami z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Zapewnia o odpisywaniu na każdy list. Języki obce — niemiecki i rosyjski.

W LOTNICZEJ KSIĘGARNI

POMNIK LOTNIKA W WARSZAWIE ● Sport i Turystyka", Warszawa 1968 r., str. 24, fot. 4. Cena 7 zł.

Z inicjatywy Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa ukazują się niewielkie albumiki — każdy poświęcony miejscu zdarzeń historycznych, uczczonemu postawieniem pomnika. Kilka z nich poświęconych będzie lotnictwu. Cel wydawnictwa określił gen. bryg. dr Tadeusz Pietrzak w tych oto słowach: „Wydanie oddzielnej broszurki o każdym ważniejszym miejscu zdarzeń historycznych uczczonym postawieniem pomnika jest kontynuacją tej samej, jak najbardziej słusznej idei, która przyświecała wydaniu „Przewodnika po upamiętnionych miejscach walk i męczeństwa. Lata wojny 1939—45". W broszurce chodzi o poinformowanie czytelnika o ważniejszych wydarzeniach historycznych na naszej ziemi w czasie drugiej wojny światowej. Każda z tych pozycji w wyczerpującej formie, posługując się datami i liczbami, informuje o określonym zdarzeniu, uwzględniając genezę, przebieg i skutki określonych faktów historycznych. Przedsięwzięcie to uznać należy za pożyteczne i ze wszech miar słuszne.

Broszurka „Pomnik lotnika w Warszawie" może służyć — poza czytelnikiem polskim — także jako prezent dla obcokrajowców. Posiada bowiem dość obszerne streszczenie tekstu polskiego w języku rosyjskim, angielskim. francuskim. niemieckim.

Zauważone błędy: **„Myśl konstrukcyjną z praktycznym sprawdzaniem jej rezultatów połączył Czesław Tański. W 1896 roku wykonał on pierwsze w Polsce udane loty śmigłowe na skonstruowanym przez siebie szybowcu „Lotnia" (str. 4).** Loty śmigłowe na szybowcu? W rzeczywistości Tański próbował w 1896 r. lotów na szybowcu, a w jedenaście lat później skonstruował śmigłowiec (który zresztą nigdy nie wzniósł się w powietrze).

Dowódcą pułku myśliwskiego „Warszawa" był ppłk Jan Tałdykin, a nie „Taudykin" (str. 7, 8).

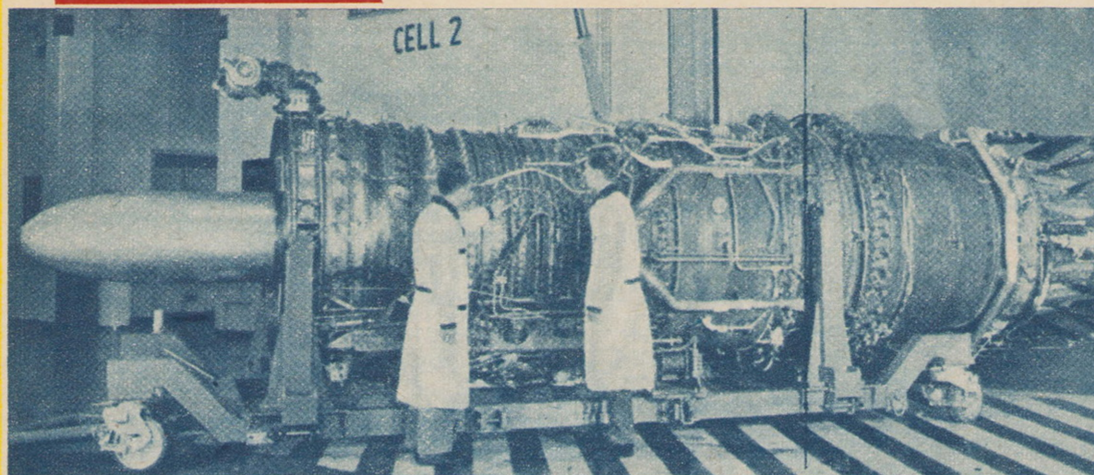
W broszurce opisana jest działalność konstrukcyjna Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego (str. 5, 6), a następnie Zygmunta Puławskiego (w tekście mamy błędnie podane nazwisko „Pułaski") w takich oto słowach: „Do wybitnych konstruktorów lat międzywojennych należy zaliczyć również Zygmunta Puławskiego". Niemile uderzyło mnie to maleńkie słowo „również". Puławski był bezsprzecznie najzdolniejszym polskim konstruktorem przedwojennym. W niezmiernie krótkim czasie potrafił dać naszemu lotnictwu wojskowemu najlepszy w swoim czasie samolot myśliwski na świecie.

Dobrą okładkę zaprojektowała Zofia Rutkowska.

JAN KOWNACKI

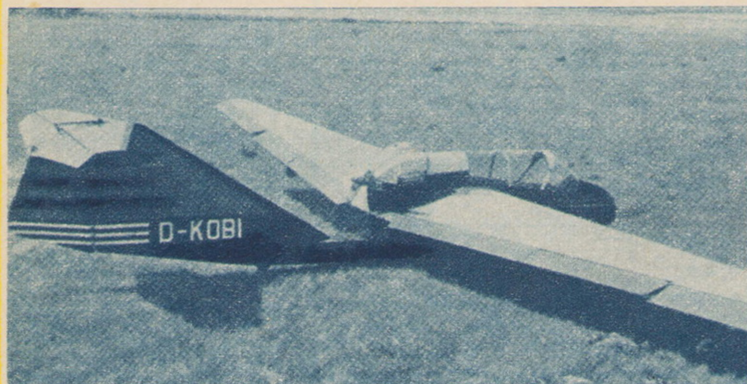
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SILNIK O WIELKIM CIĄGU



Prototyp silnika turboodrzutowego dla pasażerskich samolotów naddźwiękowych GE-4 rozwinął niedawno podczas prób ciąg 28 670 kG. Jest to największa wartość ciągu uzyskana dotąd na Zachodzie przez silnik turboodrzutowy. Silnik GE-4 ma za sobą ponad 600 h. pracy podczas prób.

MOTOSZYBOWIEC



Motoszybowiec amatorski Blessing „Gleiter-Max" jest wyposażony w silnik Porsche o mocy 52 KM. Kabina 2-osobowa. Śmigło pchające. Ciężar własny — 480 kG, ciężar użyteczny — 200 kG. Rozpiętość — 15,3 m, długość — 7,3 m. Prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 1,8 m/s, rozbieg — 250 m.

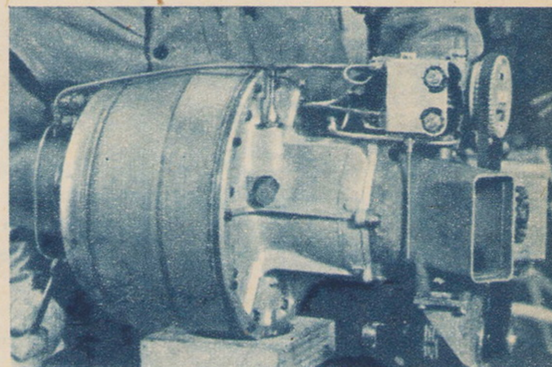
TAK TEŻ MOŻNA



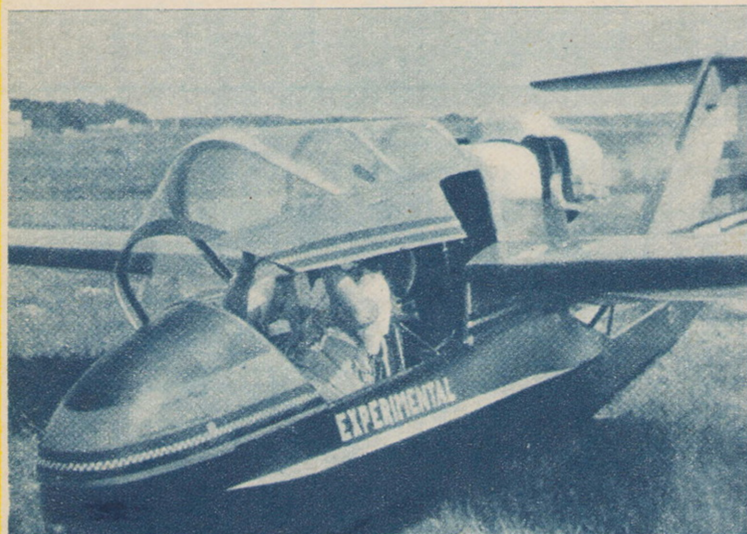
Wiroszybowiec plecakowy H. Reissnera z wirnikiem nośnym o średnicy nieco ponad 5 m. Sterowanie za pomocą drążka znajdującego się przed pilotem. Konstruktor przewiduje również napęd rakietowy małymi silnikami umieszczonymi na końcach łopat. Mają one umożliwić wznoszenie do wysokości 10 m, skąd nastąpi powrót na zasadzie autorotacji.

MINI-TURBINA LOTNICZA

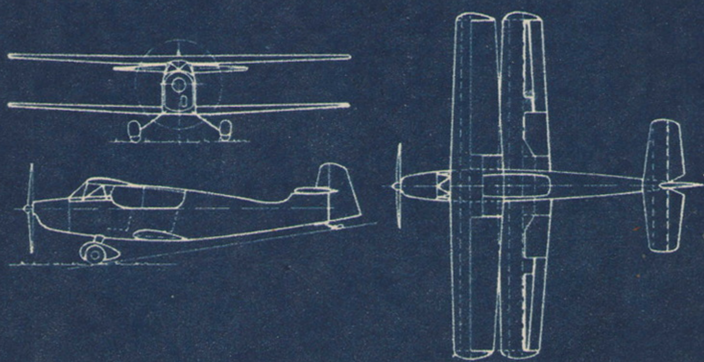
Rozwój lotniczych silników turbinowych idzie również w kierunku konstrukcji lekkich, przeznaczonych dla małych samolotów. Oto silnik turboodrzutowy Alvis TJ-125 „Min-Jet" o ciągu 50 kG przy 65 000 obr/min. Ciężar całkowity — 19,5 kG. Długość — 580 mm. Jednostkowe zużycie paliwa odpowiada zużyciu paliwa przez duży samochód sportowy. W opracowaniu znajduje się silnik turbośmigłowy o ciężarze rzędu 68 kG.



DZIWNY DWUPŁATOWIEC



Samolot amatorski LD-20b wyróżnia się niecodziennym układem. Jest to wolnonośny dwupłatowiec z wyraźnie przesuniętym do przodu górnym płatem. Samolot 2-miejscowy z silnikiem o mocy 60—70 KM. Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym. Płaty odejmowane i układane do transportu drogowego wzdłuż kadłuba. Samolot znajduje się w budowie.



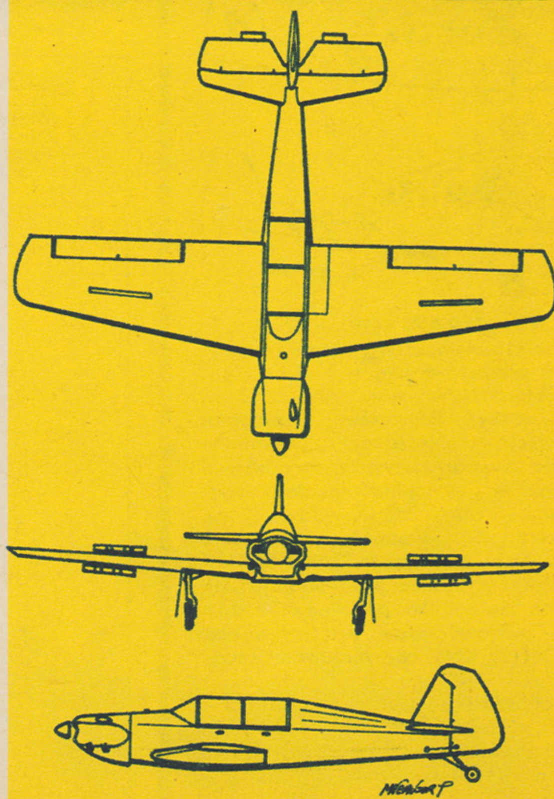
SAMOLOT AKROBACYJNY DM – 165



15 kwietnia 1969 r. wykonał swój pierwszy lot nowy francuski samolot akrobacyjny Dalotel DM-165, o którym już informowaliśmy. Obecnie podajemy rysunek i dane techniczne tego bardzo obiecującego samolotu 2-miejscowego.

Rozpiętość — 8,4 m, długość — 6,96 m, wysokość — 1,82 m, pow. nośna — 12,3 m². Ciężar własny — 600 kG, ciężar całkowity — 840 kG. Obciążenie powierzchni — 68,3 kG/m², obciążenie mocy — 5,1 kG/KM.

Podwozie wciągane: Silnik Continental IO-346A o mocy 165 KM. Śmigło drewniane o stałym skoku, o średnicy 1,8 m.



Zdjęcia i rysunki: „Aviasport", „Aerokurier", „Der Flieger".